

COMMENTAIRE

SUR LES PRINCIPALES POLICES

D'ASSURANCE MARITIME

USITÉES EN FRANCE.

Bordeaux. — Imprimerie de BALARAC JEUNE, rue du Temple, 7,
ancien hôtel de Malte.

COMMENTAIRE

SUR

LES PRINCIPALES POLICES

D'ASSURANCE MARITIME

USITÉES EN FRANCE

(PARIS, BORDEAUX, MARSEILLE, LE HAVRE, NANTES, ROUEN, DUNKERQUE, BAYONNE);

PAR CHARLES LEMONNIER,

DOCTEUR EN DROIT, AVOCAT A LA COUR ROYALE DE BORDEAUX.

TOME DEUXIÈME.

A PARIS,

CHEZ VIDECOQ PÈRE ET FILS, LIBRAIRES-ÉDITEURS,

3, place du Panthéon, près l'École de Droit.

1843.

POLICE

D'ASSURANCE MARITIME

DE PARIS ET DE BORDEAUX.

Article 12.

Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après un an, pour tous les voyages en-deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après deux ans, pour les voyages au-delà de ces caps, le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas prévus par le paragraphe précédent, et par l'article 394 du Code de commerce, et dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur. Aucun autre cas, même

celui de vente en cours de voyage, ne donne droit au délaissement des facultés.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles, ou dans celui d'innavigabilité absolue, produite par naufrage, échouement avec bris, ou toute autre fortune de mer. L'innavigabilité relative, produite par le défaut de fonds, par l'importance des dépenses à faire, ou par toute autre cause, ne donne lieu qu'au réglement en avaries.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de commerce (et notamment des articles 369 et 375), contraires à celles des trois paragraphes qui précèdent (1).

253. Les principes du contrat d'assurance n'imposent à l'assureur qu'une obligation essentielle : c'est, en cas

(1) ARTICLE 12 DE LA POLICE DE BORDEAUX.

En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rend innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.

de sinistre, d'indemniser l'assuré du dommage ou de la perte que lui a causé la fortune de mer.

Si donc une partie seulement des choses assurées a péri, quelque forte que soit cette perte, l'assuré reste, par la nature du contrat, propriétaire de la chose assurée, aussi bien de la portion perdue que de la portion sauvée, et l'assureur demeure parfaitement et entièrement libéré par le paiement d'une indemnité proportionnelle à la perte.

Par une conséquence naturelle de ce principe, si, après le sinistre et le paiement du montant de la perte, une portion des objets assurés vient à sauvetage, et diminue ainsi d'autant la perte de l'assuré, celui-ci doit restituer à l'assureur une partie proportionnelle de l'indemnité qu'il en avait reçue.

Telle était la marche logique et naturelle qu'indiquaient les principes de la convention, et telle est en effet celle que prescrivent les premiers monumens de la coutume. Ni les ordonnances de Barcelone, rédigées au commencement du quinzième siècle, ni le commentaire de Straccha qui écrivait dans la dernière moitié du seizième, ne donnent une autre décision. On trouve même jusque dans les jurisconsultes modernes les vestiges mal effacés de cette doctrine. Valin (1) enseigne que les sinistres énumérés en l'article 46 de l'ordonnance n'ouvrent pas l'action en délaissement lorsqu'ils n'opèrent point la perte totale de la chose assurée, d'où il conclut que, s'il y a eu naufrage

(1) T. II, p. 104.

et sauvetage de la majeure partie des objets assurés, le délaissement n'est point recevable; enfin Pardessus lui-même professe que la prise n'autorise point l'assuré à faire délaissement, si l'objet capturé est recouvré avant la signification de l'acte d'abandon (1).

Mais la difficulté de constater, postérieurement au sinistre et au réglement de l'assurance, la véritable valeur des objets sauvés; l'inconvénient de recommencer à plusieurs reprises le réglement de la somme due par l'assureur; le désagrément, et souvent l'impossibilité d'obliger l'assuré à faire restitution des sommes par lui reçues, apprirent bientôt, non seulement à considérer dans certains cas une perte presque totale comme une perte entière, mais encore à tenir pour perte entière et véritable la seule survenance d'un sinistre majeur, et à donner, en ce cas, à l'assuré le droit d'exiger le paiement intégral de la somme assurée, à la charge de céder à l'assureur tous ses droits, toutes ses prétentions, toutes ses chances de recouvrement sur les objets frappés par le sinistre. Telle fut l'origine de l'action en délaissement, dont le septième chapitre du *Guidon de la mer* retrace les règles, et que tout indique avoir pris naissance sur les bords de l'Océan, puisque le *Guidon*, rédigé avant 1584, en parle fort longuement, tandis que Straccha, qui, vers 1570, commentait en Italie la police d'Ancône, n'en dit pas un seul mot.

254. L'action en délaissement est aujourd'hui d'un

(1) T. III, p. 369.

usage universel ; l'ordonnance et le Code l'ont tour à tour consacrée.

Depuis l'invention de cette action, il y a donc deux classes de sinistres : les uns qui donnent simplement ouverture à l'action en avarie; c'est-à-dire à l'action par laquelle l'assuré, après constatation du dommage, en demande purement et simplement la réparation proportionnelle; les autres qui donnent à l'assuré la faculté d'exercer à son choix, ou l'action en avarie que nous venons de définir, ou l'action en délaissement, par laquelle, moyennant l'abandon qu'il fait à l'assureur de la propriété des choses assurées, il réclame de lui le paiement intégral de l'assurance, en quelque état que se trouvent les objets assurés, et quel que puisse être leur sort ultérieur.

L'action en avarie demeure, comme on le voit, l'action ordinaire, l'action toujours ouverte, quelle que soit la nature du sinistre; l'action en délaissement est une action exceptionnelle, dérogatoire, expressément restreinte, par conséquent, aux cas pour lesquels la loi l'établit.

255. L'art. 369 du Code de commerce limite à sept le nombre des cas qui donnent ouverture au délaissement :

La prise;

Le naufrage;

L'échouement avec bris;

L'innavigabilité par fortune de mer;

L'arrêt d'une puissance étrangère;

La perte ou la détérioration des trois quarts de la chose assurée ;

L'arrêt de la part du gouvernement.

Un huitième cas, le défaut de nouvelles, est établi par les art. 375 et 376 du Code.

Hors ces huit cas, le délaissement ne peut avoir lieu; réciproquement, dès que l'assuré se trouve dans l'un de ces huit cas, il peut, par cela seul, opter entre l'action en avarie et l'action en délaissement.

256. Mais il est tenu de faire cette option et même d'intenter l'action en délaissement dans un certain délai déterminé par l'article 373 du Code (1), et cette option une fois acceptée par l'assureur, ou validée par un jugement, devient irrévocable. En créant en faveur de l'assuré un droit exceptionnel, puisqu'il ne dérive point nécessairement des principes du contrat, la volonté du législateur est de prévenir les difficultés, et de rendre plus rapides et plus clairs les effets de la convention; mais il n'a pas entendu mettre l'assureur à l'entière et absolue discrétion de l'assuré. Les mêmes raisons ont dicté l'axiôme, fondamental en matière d'assurance, que le délaissement ne doit être ni partiel ni conditionnel. (Art. 372 du Code de commerce.) Il doit toujours être fait purement et simplement, sans aucune réserve, et il doit porter sur la totalité de la chose assurée, sans que l'assuré ait le droit de se faire indemniser d'une portion de sa perte par voie de délaissement, et du surplus par action d'avarie.

La cour de Rennes a même poussé la sévérité dans

(1) Cassation, 29 avril 1835, *Journal du Palais*, t. XVII, p. 113.

l'application du principe de l'irrévocabilité du délaissement jusqu'à décider que l'assureur, non recevable à faire délaissement pour avoir intenté son action tardivement et après l'échéance de la prescription, avait perdu, par le choix qu'il avait fait de l'action en délaissement, la faculté de demander, par voie d'avarie, réparation du dommage souffert (1).

Cette décision, contre laquelle Dageville s'élève avec beaucoup de force (2), a été confirmée en cassation (3), mais par des motifs tout-à-fait spéciaux, et qui ne nons paraissent nullement sanctionner l'étrange doctrine de la cour de Rennes.

Quoique Boulay-Paty (4) et Pardessus (5) semblent enseigner clairement que l'assuré ne peut revenir sur son option, dès qu'il a fait signifier le délaissement aux assureurs, nous ne pouvons, en présence des termes de l'article 385 du Code, nous défendre de partager l'opinion de Dageville, qui estime (6) que l'assuré peut

(1) 26 juillet 1819, *Journal du Palais*, t. XV, p. 435.

(2) T. IV, p. 192 et suivantes. — Dageville, qui dirige toutes ses attaques contre l'arrêt de la cour de cassation, accepte trop légèrement que la décision de cette cour ait jugé *in terminis*, comme il dit, la question de doctrine : nous sommes loin de partager cette manière de voir.

(3) 26 mars 1823, *Journal du Palais*, t. XVII, p. 998.

(4) T. IV, p. 377.

(5) T. III, p. 407. — Pardessus ne s'explique pas sur ce point avec autant de précision que Boulay-Paty ; son opinion s'éloigne moins de la nôtre.

(6) T. IV, p. 201.

reprendre son option, et revenir par un choix nouveau à l'action d'avarie, aussi long-temps que le délaissement n'est ni accepté par l'assureur, ni validé par un jugement.

L'action en délaissement est une action supplétive et extraordinaire qui, en certains cas, est donnée à l'assuré, indépendamment et en outre de l'action en avarie que lui attribuent dans toute éventualité, et les principes mêmes du contrat, et la disposition formelle de l'article 350 du Code.

L'assuré a, sans contredit, le droit d'option le plus absolu entre ces deux actions; l'assureur n'a aucun moyen de le contraindre à préférer l'une des deux voies à l'autre. Nous comprenons très-bien que l'assuré ne puisse faire le délaissement, ni partiellement, ni sous condition ; nous comprenons surtout que lorsqu'il a fait délaissement, et que ce délaissement, accepté par l'assureur, ou validé par un jugement, a produit tous ses effets, l'assuré ne puisse, sous aucun prétexte, revenir sur ses actes, et reprendre la voie d'avarie; mais nous ne connaissons aucune disposition légale qui empêche l'assuré, même quand il a choisi la voie du délaissement, d'y renoncer pour former l'action d'avarie, tant que ce délaissement n'a encore été ni accepté par l'assureur, ni validé par une décision judiciaire.

L'article 385 dit bien que lorsque le délaissement aura été accepté ou validé, il aura un effet rétroactif, et transférera sur la tête de l'assureur la propriété des objets délaissés, à compter du jour de sa signification; mais il résulte clairement des expressions

mêmes de l'article, que cet effet ne se produit point tant que le délaissement n'a été ni accepté ni validé; et nous sommes encore à comprendre par quel procédé logique Boulay-Paty a pu tirer des termes de l'article 385 précisément la conclusion opposée.

En choisissant la voie du délaissement, en signifiant sa volonté à l'assureur, l'assuré avait donné à ce dernier toute facilité d'accepter; or, l'acceptation du délaissement eût rendu irrévocable la volonté manifestée par l'assuré. Si l'assureur suspend ou retarde son acceptation, si par ce retard il laisse à l'assuré la faculté de revenir sur sa détermination, il doit s'accuser lui-même du tort que peut lui causer le changement de front de son adversaire; mais encore une fois nous ne voyons aucune raison de droit qui puisse, dans notre espèce, enlever à l'assuré la faculté de renoncer à l'action en délaissement pour revenir à l'action d'avarie. L'erreur dans laquelle il nous semble que Boulay-Paty, et, peut-être Pardessus lui-même, sont tombés, provient de la trop grande facilité avec laquelle on admet, sous l'empire du Code, les principes et les décisions des jurisconsultes qui écrivaient sous l'ordonnance.

L'article 50 de l'ordonnance disait en propres termes: « *Après le délaissement signifié*, les effets assurés appartiendront à l'assureur, qui ne pourra, sous prétexte de retour du vaisseau, se dispenser de payer les sommes assurées. » Nous concevons sans peine que, sous l'empire de cette disposition, il fallût décider, sans aucune espèce d'hésitation, que le seul fait de la

signification du délaissement le rendait irrévocable ; en effet, c'était au moment même de cette signification que la propriété des objets assurés se trouvait transmise de l'assuré à l'assureur ; et une fois que le délaissement a produit tous ses effets, il est évident qu'il doit demeurer irrévocable.

Mais le Code ne fait produire d'effet au délaissement que lorsqu'il a été *accepté*, ou *validé* par jugement. Peu importe que cet effet remonte rétroactivement au jour de la signification ; toujours est-il que, dans l'intervalle de temps compris entre la signification du délaissement et son acceptation par l'assureur, ou sa validation par le tribunal, le délaissement ne produit encore aucun effet. Voilà pourquoi il peut très-bien durant ce temps être révoqué par l'assuré : la volonté manifestée par celui-ci ne constitue pas encore un droit acquis à l'assureur.

S'il en est ainsi, et nous ne croyons pas avoir fait fausse route en posant les principes qui précèdent, nous déciderons, à plus forte raison, que l'assuré qui a voulu, mais qui n'a pu, pour l'avoir laissé prescrire, exercer l'action en délaissement, n'a point perdu, par cette volonté demeurée impuissante, la faculté d'intenter l'action d'avarie.

La cour de Rouen, qui l'a jugé ainsi par arrêt du 10 mars 1826 (1), a même été plus loin : elle a posé comme un principe certain, et nous inclinons fort

(1) *Journal du Palais*, t. XX, p. 259.

vers son avis, embrassé sans réserve par Dageville (1), que la demande en délaissement irrégulièrement formée contient toujours implicitement la demande en avarie, en sorte que l'assuré, repoussé sur le premier chef par la fin de non-recevoir tirée de la prescription du droit de délaisser, demeure parfaitement recevable et fondé dans le second chef de sa demande, par lequel il réclame l'indemnité du dommage souffert.

L'action en délaissement et l'action en avarie ont, en effet, toutes deux leur racine dans l'obligation que l'essence même du contrat impose à l'assureur d'indemniser l'assuré de toute perte ou dommage survenu aux choses assurées par fortune de mer.

Le droit de délaissement est une faculté extraordinaire, un mode particulier d'indemnité introduit par le législateur dans certains cas, et à de certaines conditions; mais, évidemment, en acquérant le droit de délaisser, l'assuré ne renonce pas à son droit fondamental de réclamer l'indemnité du sinistre; il l'exerce sous un mode spécial : voilà tout. On comprend bien l'injustice qu'il y aurait à laisser l'assuré maître absolu de choisir, après coup, et en toute occurrence, le mode d'indemnité le plus conforme à ses intérêts : c'est en ce sens qu'il faut dire que le délaissement une fois accepté ou jugé valable est irrévocable, quels que soient les événemens postérieurs; mais

(1) T. IV, p. 193.

on ne peut raisonnablement admettre que l'assuré qui a choisi, pour se faire indemniser, le mode exceptionnel du délaissement, à une époque où sa faculté d'option était prescrite, se trouve par là déchu de ce qui constitue le fonds même, soit de l'action en délaissement, soit de l'action en avarie, nous voulons dire du droit de réclamer l'indemnité qui lui est due. Il nous semble, au contraire, que les tentatives faites pour délaisser révèlent l'intention d'exercer ce droit d'indemnité. Si l'on doit voir dans l'action en délaissement deux choses : 1° l'action en indemnité, 2° le mode particulier suivant lequel l'assuré s'est cru mal à propos fondé à obtenir cette indemnité, la déchéance de la seconde prétention ne nous paraît point du tout entraîner la déchéance de la seconde, et en déclarant l'assuré mal fondé à faire délaissement, c'est-à-dire à rejeter sur l'assureur la propriété de la chose assurée, la même décision peut très-bien condamner l'assureur à l'indemniser par la voie ordinaire d'avarie.

Nous ferons remarquer, en finissant, à l'appui de la doctrine toute moderne, nous le reconnaissons, dont nous venons d'embrasser la défense contre l'opinion des jurisconsultes qui voudraient que la simple volonté d'exercer l'action en délaissement enlevât immédiatement à l'assuré la faculté de se pourvoir en avarie, que l'ordonnance (art. 48) ne donnait, pour introduire l'une ou l'autre action, qu'un seul et même délai. L'une ne pouvait donc jamais être prescrite sans que la seconde le fût au même titre, et la

question soulevée devant la cour de Rouen n'aurait pu faire difficulté sous l'ancienne jurisprudence. Le Code, au contraire, assujettit l'exercice de la faculté de délaissement à la prescription de six mois, d'un an et de deux ans (art. 431), tandis qu'il laisse à l'action en avarie une durée de cinq ans. (Art. 432.)

257. La plupart des auteurs modernes (1) ont voulu, à l'exemple d'Émérigon (2), distinguer deux sortes de pertes donnant ouverture au délaissement, la perte réelle et la perte légale : la perte réelle, lorsque la chose assurée est véritablement perdue ; la perte légale, lorsque, sans aucune preuve positive de la destruction de la chose, la loi, par une présomption *juris et de jure*, à laquelle on ne peut rien opposer, la répute perdue, et ouvre en conséquence le droit d'en faire délaissement.

Sous l'empire de l'ordonnance, qui, aux cas de prise, de naufrage, d'échouement, de bris, et d'arrêt de prince, ajoutait celui de *perte entière*, cette distinction pouvait avoir quelque fondement; mais depuis que le Code a remplacé le cas de perte entière par celui de perte des trois quarts, nous ne comprenons point qu'elle puisse offrir aucune utilité, ni même aucun sens. Il est évident, en effet, qu'aujourd'hui tous les sinistres qui ouvrent l'action en délaissement sont, sans exception, des cas de perte légale ; jamais

(1) Boulay-Paty, t. IV, p. 222 ; Locré, t. II, p. 439 ; Dageville, t. III, p. 457.
(2) T. II, p. 211.

la preuve d'une perte entière et réelle n'est exigée ; le délaissement s'ouvre toujours sur la preuve faite de la survenance de l'un des sinistres énumérés en l'article 369, et sur le fondement de la présomption de droit qui répute perdu, et perdu à jamais, quels que soient les événemens ultérieurs, l'objet frappé par l'un de ces sinistres.

Telles sont les dispositions fondamentales du droit commun.

258. Mais l'action en délaissement est généralement si défavorable aux assureurs, que la plupart des polices d'assurance en ont singulièrement restreint et gêné l'exercice.

L'usage où sont les assureurs de stipuler des franchises d'avaries considérables, comme nous le verrons en examinant les articles 20 et 21 de notre police, leur rend surtout l'action en avarie beaucoup plus favorable que l'action en délaissement. Dans les cas de délaissement, en effet, ils sont obligés de payer la valeur totale de la chose assurée, tandis que la réparation du même sinistre, poursuivie par l'action d'avarie, n'aurait été payée que sous la réduction des franchises stipulées.

Il va mal, en outre, aux intérêts et aux habitudes de l'assureur de se trouver substitué, par le paiement de l'assurance, aux droits de propriété de l'assuré sur les débris de la chose : d'abord, parce que l'assureur se trouve ainsi forcé d'exécuter et de terminer, dans les conditions les plus défavorables, une spéculation qu'il n'a ni conçue, ni dirigée, ni même connue ; en

second lieu, parce que la spéculation la plus heureuse et la mieux combinée se trouve la plupart du temps entièrement renversée par l'événement qui donne ouverture au délaissement. Ajoutez que la loi accordant toujours à l'assuré l'option entre les deux actions, il est bien évident qu'il ne se décidera jamais pour l'action en délaissement, que dans les cas où l'action en avarie lui serait moins favorable.

Voyons maintenant les dérogations nombreuses que notre article apporte aux règles du droit commun.

Au lieu des huit cas dans lesquels le Code donne à l'assuré le droit d'exercer l'action en délaissement, notre article n'en admet que trois à l'égard des facultés : 1° *le défaut de nouvelles ;* 2° *le cas prévu par l'article 394 du Code ;* 3° *la perte ou la détérioration des trois quarts* ; et deux à l'égard du corps : *le défaut de nouvelles*, et *l'innavigabilité absolue par fortune de mer.*

Nous renverserons l'ordre dans lequel notre police énumère les cas de délaissement qu'elle admet, et nous nous occuperons des cas de délaissement du corps, avant d'étudier les cas de délaissement des facultés.

259. *Le défaut de nouvelles*, dont notre article fait le premier des deux cas de délaissement du corps, qu'il laisse subsister, n'est pas compris dans l'énumération de l'article 369 du Code de commerce. Ce sont les articles 375 et 376 qui en posent le principe et les règles dans les termes suivans :

« Si, après un an expiré, à compter du jour du dé-

» part du navire ou du jour auquel se rapportent les » dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinai- » res, après deux ans pour les voyages de long cours, » l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son » navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, » et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il » soit besoin d'attestation de la perte. — Après l'ex- » piration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, » pour agir, les délais établis par l'article 373. » (*Article* 375.)

« Dans le cas d'une assurance pour un temps limi- » té, après l'expiration des délais établis comme ci- » dessus pour les voyages ordinaires et pour ceux de » long cours, la perte du navire est présumée arri- » vée dans le temps de l'assurance. » (*Article* 376.)

La théorie consacrée par ces deux articles, auxquels notre police se réfère sans aucune autre dérogation qu'un changement dans la manière d'établir et de calculer les délais, est très-simple. Le défaut de nouvelles pendant un certain délai, variable suivant le temps jugé nécessaire à l'achèvement du voyage entrepris, un an pour les voyages ordinaires (1), deux ans pour les voyages au long cours (2), établit la

(1 — 2) L'article 375 du Code appelle ici *voyages ordinaires*, tous les voyages, tant du petit que du grand cabotage. Mais quels sont les voyages de long cours? quels sont les voyages de grand cabotage? quels sont les voyages de petit cabotage? Ces questions, fort simples en elles-mêmes, peuvent donner lieu à de nombreuses difficultés, grâce à l'obs-

présomption légale que la perte est arrivée le jour même du départ, ou, s'il y a eu des nouvelles posté-

---

curité des dispositions législatives qui doivent servir à les résoudre.

Les règles de la matière sont posées : 1° par la déclaration du 18 octobre 1740 dont les dispositions demeurent en vigueur sur tous les points que n'a point décidés le Code de commerce ; 2° par l'art. 377 du Code de commerce ; 3° par une ordonnance royale du 12 février 1815.

Nous croyons utile de réunir et de rapporter ici ces différens textes : il est assez difficile de les concilier, et d'en faire sortir une solution claire, précise et applicable à tous les cas, pour que nous n'osions entreprendre ce travail qu'en plaçant les pièces elles-mêmes sous les yeux du lecteur.

Voici d'abord les quatre premiers articles de l'ordonnance de 1740 :

« Art. 1er. Seront réputés voyages de long cours ceux aux Indes tant orientales qu'occidentales, au Canada, Terre-Neuve, Groënland et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère, et en toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, et ce conformément au réglement du 20 août 1673.

» Art. 2. Les voyages en Angleterre, Écosse, Irlande, Hollande, Danemarck, Hambourg, et autres îles et terres au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal et autres îles et terres au-delà du détroit de Gibraltar, seront censés au grand cabotage, aux termes dudit réglement du 20 août 1673.

» Art. 3. — Sera néanmoins réputée navigation au petit cabotage celle qui se fera par les bâtimens expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie et Flandre, pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieuport, Hollande, Angleterre, Écosse et Irlande ; et celle qui se fera par les bâtimens expédiés

rieures, le jour auquel se rapportent ces nouvelles, et fait naître, par conséquent, l'action en délaisse-

---

dans les ports de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou et îles dépendantes, sera fixée depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement, conformément à l'article 2 du réglement du 23 janvier 1727, concernant ladite navigation ; celle qui se fera pareillement par les bâtimens expédiés dans les ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, à ceux de Saint-Sébastien, du Passage, de la Corogne, et jusqu'à Dunkerque aussi inclusivement ; et pour ce qui concerne les bâtimens qui seront expédiés dans les ports de Provence et de Languedoc, sera réputée navigation du petit cabotage, celle qui se fera depuis et y compris les ports de Nice, Villefranche, ceux de la principauté de Monaco jusqu'au cap de Creuz, ainsi qu'il est énoncé en l'article 2 du réglement du 13 août 1726, concernant ladite navigation, et ce, nonobstant ce qui est porté par ledit réglement du 20 août 1673, auquel et à tous autres à ce contraires Sa Majesté a dérogé pour cet égard seulement.

» Art. 4. Veut et entend S. M. que tous les autres voyages non compris dans les premier et deuxième articles de la présente ordonnance soient censés et réputés au petit cabotage. »

L'article 377 du Code de commerce est ainsi conçu :

« Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groënland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund. »

L'ordonnance du 12 février 1815 comprend trois articles, les voici :

« *Article premier*. — Les limites du petit cabotage dans

ment. Il suffit à l'assuré de déclarer qu'il n'a pas eu de nouvelles, pour qu'il profite aussitôt du bénéfice

---

la Méditerranée, qui étaient fixées par l'ordonnance du 18 octobre 1740 aux ports compris depuis le cap Creuz jusqu'à Monaco, sont étendues du côté de l'est jusques et y compris Naples, et du côté de l'ouest jusques et y compris le port de Malaga.

» *Art.* 2. — La navigation aux îles de Corse, de Sardaigne et aux îles Baléares sera aussi réputée être navigation de petit cabotage.

» *Art.* 3. — Sera, au surplus, ladite ordonnance du 18 octobre 1740 exécutée en tout ce qui n'est pas contraire à la présente. »

Point de difficultés, ou, du moins, point de difficulté sérieuse pour distinguer les voyages de long cours des voyages ordinaires. Sont voyages de long cours : d'abord tous ceux énumérés en l'article 377 du Code de commerce, ensuite tous ceux dont le lieu de destination se trouve à la fois sur l'Océan et au-delà du détroit du Sund ou du détroit de Gibraltar.

On a sans doute critiqué avec raison cette expression *au-delà*, empruntée à l'ordonnance de 1740; il eût été plus clair et plus simple de dire : Au nord-ouest du Sund, et au sud du détroit de Gibraltar; mais l'arrêt rendu par la cour de Cassation le 23 mai 1826 (1) ne laisse plus guère d'obscurité sur ce point. Tout voyage entrepris pour un lieu situé sur l'Océan, au sud du détroit de Gibraltar ou au nord-ouest du Sund, est voyage de long cours; tout voyage non compris dans l'énumération du Code, exécuté au nord du détroit de Gibraltar et au sud-ouest du Sund, soit même au nord-est du Sund ou au nord-

(1) *Journal du Palais*, t. XX, p. 505.

de l'article. Il est admis immédiatement à délaisser, sans que l'assureur puisse lui opposer aucune autre exception que la justification de nouvelles reçues par

---

est du détroit de Gibraltar, mais pour un lieu situé sur une autre mer que l'Océan, sur la Baltique, par exemple, sur la Méditerranée ou sur la mer Noire, est un voyage ordinaire.

Mais l'embarras commence lorsqu'il s'agit de poser les limites qui séparent le petit du grand cabotage.

On voit bien, tout d'abord, que la dernière partie de l'article 3 de l'ordonnance de 1740, relative aux voyages entrepris sur la Méditerranée, est abrogée par l'ordonnance de 1815, et qu'en tirant une ligne qui coupe à peu près diagonalement la Méditerranée, de Naples à Malaga, en passant au sud de la Sardaigne et des Baléares, le législateur a rangé dans le petit cabotage tous les voyages entrepris pour un lieu situé au nord de cette ligne, tout comme il place dans le grand cabotage tous les voyages qui ne peuvent s'accomplir qu'en passant au sud de cette même ligne; mais, comment démêler avec certitude parmi les voyages ordinaires entrepris sur l'Océan, ceux qui sont du petit cabotage et ceux qui sont du grand?

Les articles 2 et 3 de l'ordonnance de 1740 sont fort loin d'être clairs. Voici toutefois comment nous les comprenons.

Sont de grand cabotage : sur la Méditerranée et sur les mers qui en dépendent, tout voyage dont le but est situé au-delà d'une ligne tirée de Naples à Malaga, par le sud de la Sardaigne et des Baléares; sur l'Océan, en général, tout voyage entrepris le long des côtes, soit entre le détroit de Gibraltar au sud, et le Sund au nord, soit même au N.-E. du Sund, ou à l'E. du détroit de Gibraltar pour le Portugal,

lui, ou par des tiers, avant l'expiration du délai.

Si l'assureur ne fait point cette justification, le droit au délaissement naît par la seule expiration du dé-

---

l'Espagne, le Danemarck, la Hollande, les îles britanniques, les ports de la Baltique et ceux de la Méditerranée.

Sont de petit cabotage : tout voyage entrepris dans la Méditerranée, au nord d'une ligne tirée de Naples à Malaga, et passant au sud de la Sardaigne et des Baléares ; tout voyage entrepris sur l'Océan, de Bayonne à Dunkerque inclusivement; tout voyage de Bayonne à la Corogne ; tout voyage des ports de la Bretagne, de la Normandie, de la Picardie, de la Flandre, pour Ostende, Bruges, Nieuport, la Hollande, l'Angleterre, l'Écosse, l'Irlande, et enfin tout autre voyage non compris dans le 1er et le 2e article de l'ordonnance du 18 octobre 1740.

Plus brièvement : tout voyage au nord du Sund ou au sud du détroit de Gibraltar est de long cours sur l'Océan, de grand cabotage sur toute autre mer; sont encore de grand cabotage, tout voyage sur l'Océan au sud du Sund et au nord du détroit de Gibraltar ; sont toutefois de petit cabotage, les voyages entre Bayonne et Dunkerque, entre Bayonne et la Corogne, entre la Bretagne, la Normandie, la Picardie et la Flandre, pour la Belgique, la Hollande, l'Angleterre, la Hollande, l'Écosse et l'Irlande.

Tout voyage non compris dans la catégorie des voyages au long cours ou des voyages de grand cabotage, est censé de petit cabotage.

Ajoutons, en terminant, que l'on rendrait beaucoup plus simple et beaucoup plus claire la définition des différentes espèces de voyages, en les déterminant uniquement par la longitude et la latitude.

lai (1), et une fois ce droit acquis, il l'est irrévocablement. Le navire arrivât-il sain et sauf avant même que la demande en délaissement eût été formée, l'assureur n'en serait pas moins obligé d'accepter le délaissement et de payer le montant de l'assurance.

C'est la décision de Dageville, tome III, p. 463, et cette décision, quelque singulière qu'elle puisse paraître au premier abord, n'est que la rigoureuse application de l'article 375. Puisqu'aux termes de cet article l'absence de nouvelles, pendant un an pour les voyages ordinaires, pendant deux ans pour les voyages au long cours, fait naître, avec la présomption légale d'une perte survenue le jour du départ, ou le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles, le droit de faire délaissement, ce droit ne peut être détruit par la survenance de nouvelles postérieures à l'expiration du délai; il ne pourrait l'être même par le retour du navire (2).

Que l'on n'invoque point ici les principes de l'absence, qui veulent (Code civil, articles 132 et 133)

---

(1) C'est par inadvertance que Boulay-Paty, t. IV, p. 244, enseigne que « lorsqu'on a eu des nouvelles du navire depuis le départ, le délai court du *jour de la réception des dernières nouvelles* ». L'article 375 dit formellement que le délai court du jour *auquel se rapportent les dernières nouvelles*, ce qui est fort différent. Estrangin, p. 190, commet la même erreur; Pardessus, t. III, p. 381, et Dageville, t. III, p. 462, semblent la partager.

(2) Pothier, p. 206; Émérigon, t. II, p. 231; Dageville, t. III, p. 463.

que, même après la déclaration d'absence, et l'envoi en possession définitive, l'absent qui reparaît recouvre ses biens dans l'état où ils se trouveront : l'analogie, que certains auteurs, Locré et Boulay-Paty, par exemple, ont voulu, après Valin, trouver entre les règles de l'absence et les règles du délaissement, n'existe point. N'oublions pas que le délaissement n'est qu'un des résultats de la convention d'assurance; que cette convention est aléatoire, c'est-à-dire qu'elle offre naturellement aux deux parties des chances de perte et de gain qui seraient iniques en toute autre convention. L'assureur, obligé de payer le montant de l'assurance, et d'accepter le délaissement du navire, en vertu de la présomption légale de l'article 375, a reçu, pour courir ce risque, une prime proportionnée aux chances qui le menaçaient, prime qui lui est acquise à tout événement. L'absent, au contraire, a été dépossédé de ses biens sans aucune compensation; l'ordre public, l'intérêt général, qui ne veulent point que des biens restent sans administrateur, ont seuls déterminé le législateur à faire passer sur une autre tête, au moyen d'une fiction légale, le droit de propriété qui reposait sur la sienne; s'il reparaît, il est naturel que les effets de cette fiction cessent aussitôt, tous ceux du moins qui peuvent cesser sans léser les droits des tiers. Mais il n'en saurait être de même en matière d'assurance. Le délaissement n'est jamais ouvert à l'assuré qu'à la condition de céder à l'assureur tous ses droits sur l'objet assuré. Le délaissement n'est pas une expropriation forcée : c'est un abandon volontaire

de la part de l'assuré; c'est l'exécution d'un contrat par lequel l'assureur a, moyennant une prime, consenti à courir les risques à la place de l'assuré. L'article 375 du Code ne fait qu'appliquer au cas de la perte légalement présumée faute de nouvelles la règle établie pour tous les autres cas de délaissement. La faculté de délaissement une fois acquise à l'assuré, il dépend de sa volonté d'en profiter, et, s'il en profite, tout le sauvetage, quel qu'il soit, appartient exclusivement à l'assureur. Une fois le cas de délaissement survenu, et la faculté de délaissement exercée, l'objet assuré, quel que soit son état, sain ou détérioré, perdu ou sauvé, n'est plus qu'un débris, résultat d'un sauvetage.

Au surplus, le dernier paragraphe de l'article 375 ne laisse aucun doute sur l'intention du législateur : puisqu'après l'expiration de l'année ou des deux ans, l'assuré doit agir dans les délais établis par l'article 373, il est plus qu'évident que la loi assimile l'expiration des délais indiqués par l'article 375 à la preuve même de la perte; elle donne donc à l'assuré, dans ce cas comme dans tous les autres, le temps de délibérer sur le parti qu'il lui convient de prendre, et comme il peut, dans les autres cas de délaissement, attendre des renseignemens pour arrêter son choix entre l'action en avarie et l'action en délaissement, il peut de même ici attendre des nouvelles ultérieures pour se décider à faire délaissement, ou à garder pour lui les chances de l'expédition, sous la réserve d'exercer, après le retour, l'action d'avarie. Seulement, ce droit d'option

est limité au temps fixé par l'article 373 ; ce temps expiré, l'assuré qui n'a point fait connaître sa volonté est déchu du droit de faire délaissement : l'action en avarie lui reste seule.

260. Le lieu qui doit servir à déterminer, suivant les règles posées par les articles 375 et 373 combinés, le délai après lequel l'action en délaissement est prescrite est évidemment le lieu du départ, si l'on n'a pas eu de nouvelles, et le lieu d'où l'on a reçu les dernières nouvelles si le navire en a donné. De même que la date des dernières nouvelles fixe la date de la perte présumée, de même le lieu d'où l'on a reçu ces dernières nouvelles doit fixer le lieu de cette perte : puisque le navire est présumé avoir péri au moment où il a été vu pour la dernière fois, il doit être présumé avoir péri dans le lieu où il se trouvait en ce moment. Estrangin, qui avait d'abord émis une opinion différente, se déclare avec raison (1) complètement revenu à l'avis que nous embrassons.

261. L'article 375 statue pour le cas d'une assurance faite au voyage, sans limitation de temps; l'article 376 applique les mêmes principes et les mêmes règles aux assurances faites à temps limité ; c'est-à-dire que l'expiration des délais posés par l'article 375, sans qu'on ait eu de nouvelles du navire, établit aussi, dans ce cas, la présomption légale que la perte est survenue dans le temps de l'assurance. La

(1) Page 484.

conséquence de ce principe, c'est que dans le cas où deux assurances à temps ont été successivement contractées sur le même navire, la perte sera toujours à la charge des premiers assureurs, comme étant réputée survenue le jour même du départ, ou le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles. Le second contrat ne pourrait avoir d'effet que dans l'hypothèse où les dernières nouvelles se rapporteraient à une époque postérieure à l'échéance de la première police.

Dageville ajoute (1), que si dans l'espèce que nous venons de poser on venait à découvrir et à rapporter la preuve de l'existence du navire après l'expiration du temps convenu par la première police, l'assuré serait tenu au remboursement des sommes par lui reçues, sauf à demander son paiement aux assureurs de la seconde police.

Nous ne saurions approuver cette décision; elle contredit trop ouvertement le principe posé par l'article 375, qu'une fois le délai d'un an ou de deux ans écoulé sans nouvelles, l'action en délaissement est acquise, nonobstant la survenance de toute nouvelle ultérieure. Les droits respectifs des assureurs sont irrévocablement fixés par l'expiration du délai, dont le point de départ, on voudra bien le remarquer, est également pour les assureurs des deux polices le jour du départ, ou le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles. De même que la survenance du navire

(1) T. III, page 467.

après l'expiration du délai ne changerait rien aux droits de l'assuré et de l'assureur, irrévocablement fixés par la présomption légale, de même la survenance de nouvelles ultérieures demeure sans aucune influence. L'inflexibilité de ce principe doit régler, nous le croyons, aussi bien les droits respectifs des divers assureurs que les droits de l'assuré lui-même.

En effet, aucun lien de droit n'étant établi entre les divers assureurs qui ont successivement contracté avec l'assuré des conventions distinctes, il faudrait nécessairement, pour que l'opinion de Dageville fût suivie, donner aux premiers assureurs le droit d'exiger de l'assuré la restitution de la somme touchée par lui, afin qu'il pût la demander aux seconds assureurs; mais ce droit de réclamer la somme par eux payée, sur la preuve que le navire s'est perdu après l'échéance du contrat, Dageville ne s'aperçoit pas que si l'on croit devoir l'accorder aux assureurs dans le cas de deux assurances successives, on ne pourra le leur refuser, même dans le cas d'une seule assurance, car la raison de décider serait la même, et la circonstance de l'existence d'un second assureur contre lequel l'assuré pourrait se pourvoir est, en droit, parfaitement indifférente; or, il est évident que l'on ne peut reconnaître à l'assureur le droit d'exiger, sur la preuve que la perte présumée par la loi n'est point réellement survenue, la restitution de la somme par lui payée, sans renverser de fond en comble le principe fondamental de la théorie du délaissement.

Il faut donc tenir pour certain que les droits de

toutes parties demeurent, dans l'espèce indiquée par Dageville, irrévocablement fixés tels que les a surpris, ou plutôt déterminés l'expiration du délai de l'article 375. Puisqu'il existe un contrat d'assurance, la présomption de perte ne peut être acquise à l'assuré sans l'être contre quelqu'un, et cette présomption, une fois acquise, ne peut plus varier suivant l'incertitude des nouvelles ultérieures. Toute nouvelle postérieure à l'échéance des délais légaux est comme non avenue, quant aux droits des assurés et des assureurs; toute autre décision violerait les principes.

262. C'est encore en vertu du principe que la perte est présumée survenue le jour du départ, ou le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles, que dans le cas où l'assurance à temps limité ayant commencé postérieurement au départ ou aux dernières nouvelles reçues, et l'assuré étant resté jusque là son propre assureur, l'expiration des délais prescrits par l'article 375, sans autres nouvelles du navire, libère entièrement l'assureur, en établissant légalement la preuve que le navire a péri le jour même du départ, ou le jour auquel se réfèrent les dernières nouvelles, c'est-à-dire, avant le commencement des risques.

Peu importerait que la nouvelle d'une perte postérieure arrivât après l'expiration des délais; la libération de l'assureur ne serait pas moins irrévocablement acquise que ne l'aurait été, dans l'hypothèse inverse, la faculté de délaissement en faveur de l'assuré (1).

(1) Estrangin, pages 190 et suivantes.

263. Tel est le droit commun. Notre article, nous l'avons déjà dit, n'y fait qu'une seule dérogation : il laisse subsister les délais d'un an et de deux ans, tels que les établit l'article 375 ; mais, au lieu d'appliquer le premier de ces délais aux navires qui se livrent au cabotage, et le second à ceux qui font des voyages de long cours, il ramène à deux classes tous les voyages qui peuvent être l'objet d'une assurance : voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; voyages en-deçà des mêmes caps. Dans tous les voyages qui doivent s'accomplir en-deçà de cette double limite, l'absence de nouvelles pendant un an ouvre l'action en délaissement ; dans touf voyage entrepris au-delà des deux points indiqués, la même action ne peut s'ouvrir qu'après un délai de deux ans.

Cette modification de la loi est toute en faveur des assurés, car elle permet le délaissement dans un grand nombre de cas où les dispositions du Code l'auraient exclu. Si l'on veut bien consulter la note que nous avons placée au bas de la page 16, on verra, par exemple, que les voyages au Sénégal, à la côte de Guinée, et plus loin même, aux Antilles, à Terre-Neuve, au Labrador, étant des voyages de long cours, ne pourraient, sous l'empire du Code, donner lieu au délaissement pour défaut de nouvelles qu'après un délai de deux années.

Dans le système de notre article, au contraire, l'action en délaissement pour défaut de nouvelles s'ouvre après un an de délai pour tout voyage exécuté dans l'Océan atlantique, dans les mers qui dépendent

de cet océan, et même dans une portion des Océans polaires; le délai de deux ans n'est plus exigé que lorsque le navire a dû naviguer entre le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn, c'est-à-dire dans la mer Pacifique, dans l'Océan Indien, et dans la partie des mers polaires comprise entre le 15e degré de longitude Est, et le 175e de longitude Ouest environ.

La facilité, et surtout la rapidité avec lesquelles s'exécutent aujourd'hui les voyages sur l'Atlantique, justifient suffisamment la modification que notre formule d'assurance a fait subir sur ce point à la loi commune. L'invention des bateaux à vapeur a fait faire, depuis 1808, d'immenses progrès à l'art de la navigation.

264. Les dispositions de l'art. 376 du Code sont-elles applicables sous l'empire de notre police? c'est-à-dire, l'action en délaissement pour défaut de nouvelles, réglée et déterminée ainsi que notre article l'ordonne, appartient-elle aux assurés qui ont contracté des assurances à temps, aussi bien qu'à ceux qui ont fait des assurances ordinaires?

Il faut, à notre avis, décider hardiment l'affirmative : à la différence de la police bordelaise qui, en conservant l'action en délaissement pour défaut de nouvelles, semblerait au premier abord se référer exclusivement à l'art. 375, comme nous le verrons un peu plus bas, la nôtre dispose en termes généraux, par le premier paragraphe de l'art. 12, *que le délaissement peut être fait pour défaut de nouvelles*, après un délai d'une ou de deux années, suivant la destination du na-

vire. Si le troisième alinéa de l'article déclare qu'il est *expressément dérogé aux dispositions de l'art.* 375, sans faire aucune mention de l'art. 376, il n'en faut point conclure que la police exclue le délaissement pour défaut de nouvelles, quand l'assurance est faite à temps. L'art. 375 règle seul les délais après lesquels le délaissement est permis, l'art. 376 est muet sur ce point, et comme la police ne déroge au droit commun qu'en ce qui concerne le calcul et l'établissement des délais, il nous paraît évident qu'elle laisse aux dispositions de l'article 376 tout leur empire et toute leur étendue. Il était donc tout-à-fait inutile que le troisième alinéa de notre article parlât de l'art 376.

Mais comment appliquer les dispositions de l'article 376 quand il s'agira d'une assurance à terme? Comment saura-t-on la direction du voyage assuré, les parages et les mers traversés par le navire, puisque dans cette sorte d'assurance le voyage est limité par le temps et non point par les lieux de départ et d'arrivée?

Point de difficulté d'abord, on le comprendra sans peine, si l'assurance, quoique faite à terme, est consentie, cependant, avec désignation de voyage : la question ne pourra vraiment se présenter que dans le cas d'une assurance faite sans aucune désignation de route ni de voyage.

Nous croyons que dans ce cas l'assuré, qui est toujours demandeur en délaissement, devra, s'il prétend jouir du délai d'un an, prouver que le navire ne devait pas sortir, et n'est point réellement sorti des mers

auxquelles est acquis le bénéfice de ce délai. Faute par lui de faire cette preuve, que les circonstances, nous le reconnaissons volontiers, lui rendront souvent fort difficile, le doute devra s'interpréter en faveur de l'assureur, et le délaissement ne pourra se faire qu'après l'expiration du délai de deux ans.

265. *L'innavigabilité absolue* est le dernier des deux cas de délaissement du corps que notre police laisse subsister. Le *naufrage* et *l'échouement avec bris*, que l'article 369 du Code range au nombre des cas de délaissement, ne sont donc mentionnés dans notre article 12 qu'à titre d'exemple des fortunes de mer qui peuvent amener l'innavigabilité absolue. Au reste, nous allons avant tout exposer les principes du droit commun en matière de naufrage, d'échouement et d'innavigabilité : c'est la méthode la plus sûre et la plus prompte pour faire ressortir les dérogations importantes que la police parisienne fait ici à la loi ordinaire.

266. Nous avons rapporté plus haut, t. Ier, n° 156, la définition du *naufrage*, telle que l'ont faite la déclaration du 15 juin 1735 et la jurisprudence. Nous nous bornerons à répéter ici que, suivant le Code, le seul fait du naufrage dûment constaté fait naître l'action en délaissement, sans que l'assureur puisse opposer aucune autre exception que la discussion des preuves du sinistre [1]. Il en est de même de *l'échouement avec*

---

(1) Pardessus, t. III, p. 373; Boulay-Paty, t. IV, p. 221; Dageville, t. II, p. 441; Locré, t. III, p. 260.

bris, dont nous avons aussi donné la définition n° 157.

L'ordonnance de 1681 (article 46, titre *des Assurances*) faisait deux cas distincts de *l'échouement* et du *bris*, et n'admettait pas explicitement le cas d'innavigabilité au nombre des sinistres majeurs.

Cette rédaction avait fait naître, principalement à Marseille, la pensée que tout échouement, simple ou avec bris, était un cas de délaissement. Cette jurisprudence vicieuse, contre laquelle s'élevèrent à la fois Valin (1) et Émérigon (2), fut détruite par l'article 5 de l'ordonnance du 17 août 1779, qui statue « que les assureurs ne pourront être admis à faire délaissement du navire échoué, si ce navire relevé, soit par les forces de l'équipage, soit par des secours empruntés, continue sa route jusqu'au lieu de sa destination. »

Cette doctrine est passée dans le Code de commerce : l'échouement simple, c'est-à-dire, sans bris, ne donne jamais l'action en délaissement ; l'échouement avec bris, que l'article 369 assimile en tout au naufrage, produit seul cet effet.

Estrangin (3) a même enseigné que l'échouement avec bris ne donnait pas lieu au délaissement, si le navire échoué et brisé pouvait être relevé, réparé et acheminé vers sa destination. Ce jurisconsulte suppose que l'article 389 du Code, qui n'admet le délaissement pour innavigabilité que lorsque le navire

(1) T. II, p. 102.
(2) T. Ier, p. 406.
(3) Page 184.

échoué n'a pu être relevé, statue à la fois sur le cas de l'échouement simple et sur le cas de l'échouement avec bris. Dageville (1) professe la même doctrine.

Ces deux auteurs commettent une grave erreur : ils confondent l'échouement simple et l'échouement avec bris.

Cette confusion, que le texte de l'ordonnance de 1681, rapproché de la rédaction de l'article 5 de l'ordonnance de 1779, aurait peut-être justifiée, ne saurait résister à l'examen des dispositions du Code.

Rien n'indique en effet, entre les articles 369 et 389, la relation que veulent leur trouver Estrangin et Dageville.

Le premier de ces articles énumère avec une grande précision les cas de délaissement : après la prise et le naufrage, il nomme l'échouement avec bris, et l'innavigabilité par fortune de mer.

L'échouement avec bris est donc, comme la prise, comme le naufrage, auxquels le Code l'assimile, un cas de délaissement. Le législateur ne demande, dans ce cas comme dans le cas de prise ou dans celui de naufrage, aucune autre preuve que la preuve du fait lui-même, pour ouvrir à l'assuré le droit de délaisser; il ne pose aucune autre condition; il n'exige point que le navire ne puisse être ni relevé ni réparé : il ne veut qu'une seule chose, la preuve d'un échouement avec bris.

(1) T. III, p. 364.

Voilà bien le sens et la portée de l'article 369.

Que dit de son côté l'artiele 389? de quel cas parle-t-il? Uniquement et exclusivement du délaissement pour innavigabilité. Il prononce bien le mot d'échouement; mais il ne dit rien de l'échouement avec bris.

« Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, dit-il, si le navire échoué peut être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route. »

Puisqu'il est constant, en droit et en fait, que l'échouement avec bris, et l'échouement simple ou sans bris, sont deux cas absolument différens, pourquoi, lorsque l'article 369 parle exclusivement de l'échouement avec bris, afin d'en faire un cas de délaissement, tandis que, de son côté, l'article 389 parle d'un navire échoué, mais non brisé, pourquoi supposer, gratuitement et contre toute vraisemblance, que la loi ait voulu modifier sa première décision par la seconde? N'est-il pas évident que l'article 389 s'occupe du cas d'innavigabilité, et non point du cas d'échouement avec bris? Qu'on veuille bien lire attentivement cet article, et l'on y verra, comme dans les cinq articles suivans, le législateur poser avec soin les règles particulières à l'innavigabilité; prévoir le cas où l'on voudrait faire d'un échouement simple et sans bris la base d'un délaissement à titre d'innavigabilité, et décider qu'un pareil échouement ne sera jamais, à lui seul, une preuve suffisante d'innavigabilité, si le navire échoué a pu se relever et continuer sa route.

Certes, ou nous sommes dupes d'une étrange er-

reur, ou l'article 389 ne contient pas autre chose!

Il faut donc soigneusement distinguer l'échouement avec bris, de l'échouement simple. Le premier, sinistre majeur, ouvre toujours l'action en délaissement; le second, sinistre mineur, ne donne lieu, par lui-même, qu'à l'action en avarie, et peut seulement, dans certaines conditions, conduire indirectement au délaissement, en devenant une cause d'innavigabilité.

Mais quels sont les caractères de l'échouement avec bris? Nous croyons simplifier la définition qu'en donnent les auteurs, en rejetant la distinction établie par la plupart (1) entre le bris total et le bris partiel, et nous dirons : Toutes les fois que le navire heurte contre un corps étranger, récif, écueil, banc de sable, avec tant de violence, qu'entièrement brisé, ou du moins endommagé dans ses parties essentielles, il se trouve arrêté dans sa course, et hors d'état de continuer sa navigation, il y a échouement avec bris (2).

L'échouement avec bris ainsi défini est un cas de délaissement en tout point assimilable au naufrage. Une fois la preuve rapportée d'un tel accident, le droit de délaisser est par cela même acquis à l'assuré, sans qu'il soit obligé d'en justifier autrement la cause, comme nous verrons qu'il est forcé de le faire dans le cas d'innavigabilité.

---

(1) Émérigon, t. Ier, p. 398.

(2) Voir, pour la définition de l'échouement avec bris, Pardessus, t. III, p. 373; Émérigon, t. Ier, p. 401; Boulay-Paty, t. IV, p. 291. Voir aussi t. Ier, n° 157, p. 176.

C'est là ce qui fait l'importance de la question soulevée par Estrangin et par Dageville : placer l'échouement avec bris dans la catégorie du naufrage et de la prise, c'est dispenser l'assuré, qui veut délaisser, de toute autre obligation que celle de prouver le fait lui-même ; soutenir, au contraire, que l'échouement avec bris, comme l'échouement simple, ne donne l'action en délaissement qu'autant que le navire ne peut être relevé, c'est assujétir l'assuré à prouver, outre le fait de l'échouement avec bris, l'innavigabilité résultée de ce fait.

Peu importerait donc, suivant la doctrine que nous croyons, avec la plupart des auteurs (1), la vraie doctrine du Code, peu importerait qu'après un échouement avec bris bien constaté, le navire pût être ou non réparé. La réunion de ces deux circonstances, l'échouement du navire et le bris d'une de ses parties essentielles, mettant un obstacle subit à la continuation du voyage, constitue le sinistre prévu par l'article 369 sous le nom d'échouement avec bris, et fait naître irrévocablement, par conséquent, le droit de délaisser.

On ne doit pas s'occuper ici du sort ultérieur du navire. Comme le dit très-bien Émerigon (2), « quand même tout serait sauvé, il y a lieu à abandon, parce que le dommage souffert en pareil cas et les frais de

(1) Pardessus, t. III, p. 372 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 232 ; Locré, t. II, p. 445 ; Vincens, t. III, p. 365.
(2) T. Ier, p. 401.

sauvetage sont si considérables, que la seule action d'abandon serait capable de remplir l'intérêt des assurés.

C'est ici le lieu d'appliquer les principes posés pour le cas de naufrage par le savant jurisconsulte dont nous venons de citer les paroles : tout comme il peut y avoir naufrage sans que le navire soit absolument perdu, et quand même il aurait été sauvé, de même il peut y avoir échouement avec bris, sans que le bris soit absolu, et quoique le navire soit susceptible d'être relevé et réparé.

Toutes les fois donc que les assurés rapportent devant le tribunal la preuve incontestable d'un échouement avec bris, c'est-à-dire, d'un échouement ayant occasionné, dans les parties essentielles du navire, un bris qui rend impossible la navigation, et la continuation du voyage, les juges doivent condamner immédiatement les assureurs à accepter le délaissement, sans qu'il y ait lieu de les admettre à prouver que le navire est susceptible d'être réparé, et remis, même à peu de frais, en état de navigation.

Nous n'ignorons pas que les termes dans lesquels les rédacteurs du *Journal du Palais* rapportent, à la page 159 du second volume de l'année 1839, un arrêt, fort remarquable d'ailleurs, rendu par la cour de Bordeaux le 1er avril 1839, semblent consacrer par une décision judiciaire l'opinion contraire à la nôtre. On lit, en effet, dans la rubrique qui précède l'arrêt : « Dans le cas d'échouement avec bris d'un navire à vapeur, si l'assureur peut demander qu'on vérifie si

le navire est susceptible d'être réparé, l'assuré peut de son côté demander qu'on déclare quelle est sa valeur actuelle, dans l'état où il se trouve par suite de l'événement, et avant toute réparation. »

Il y a deux raisons pour que cet arrêt, malgré la rubrique infidèle sous laquelle il est cité, ne fasse point jurisprudence contre nous. La première, et assurément elle serait suffisante, c'est qu'on s'aperçoit, à la lecture des faits, qu'il ne s'agissait point dans l'espèce d'un *échouement avec bris*, mais d'un simple échouement, puisque le capitaine procéda de suite au renflouement du navire avec l'aide de deux personnes désignées par les assureurs (1); la seconde, c'est que

(1) Il est toutefois une difficulté particulière à laquelle peut donner lieu l'échouement d'un bateau à vapeur, et sur laquelle l'arrêt cité de la cour de Bordeaux jette quelque lumière. Toutes les fois qu'un navire à voile échoue sans bris et se relève, il n'est point innavigable, et le délaissement n'en peut être fait, ni à titre d'échouement avec bris, ni à titre d'innavigabilité. Mais en sera-t-il de même quand l'échouement d'un bateau à vapeur, sans endommager aucune partie essentielle du corps, aura seulement, par l'effet du choc, brisé ou démonté les machines? La négative ne nous paraît point douteuse : quand même le navire, allant à la fois à la voile et à la vapeur, pourrait, malgré le bris des machines, continuer son voyage à la voile, le délaissement, à notre avis, pourrait en être fait à titre d'échouement avec bris. Assurément, les machines d'un navire à vapeur sont une partie essentielle de ce navire ; le bris de ces machines, quand il résulte d'un échouement, nous paraît donc bien constituer l'échouement avec bris dont le Code a fait un cas

l'assurance n'était point faite, dans l'espèce, sous l'empire du droit commun, mais bien sous l'influence de l'article même que nous commentons, article qui déroge à la loi commune, ainsi qu'il sera dit tout-à-l'heure, en ne faisant de l'échouement avec bris une cause de délaissement que lorsque cet échouement rend le navire innavigable.

Voilà ce qu'ont méconnu les rédacteurs du *Journal du Palais*. Ils ont donné, comme interprétation du droit commun, une décision qui est l'application d'une clause dérogatoire au Code; c'est un genre de faute malheureusement fréquent dans les recueils d'arrêts, et sur lequel nous croyons devoir attirer d'une manière spéciale l'attention des négocians, et surtout celle des jurisconsultes.

267. Les principes que nous venons d'exposer constituent le droit commun; il est facile maintenant d'apercevoir et de comprendre la gravité des dérogations qu'y apporte notre police.

Jamais sous son empire le naufrage ni l'échouement avec bris ne seront, par eux-mêmes, des causes de délaissement. Assimilés en tout aux autres fortunes de mer, ils ne peuvent ouvrir le droit de faire délaissement que par la gravité de leurs résultats matériels.

---

de délaissement, et cela quel que soit d'ailleurs l'état des autres parties du navire. Nous trouvons au surplus dans le *Journal du Palais*, t. 1er, 1841, p. 221, un arrêt de la cour de Paris, du 31 décembre 1840, qui se range complètement à notre avis.

L'assuré qui voudra délaisser ne devra plus se borner à la preuve du fait même du naufrage ou de l'échouement avec bris : il lui faudra prouver *l'innavigabilité absolue par naufrage*, *par échouement avec bris*, ou par toute autre fortune de mer. Cette clause, qui n'est, à vrai dire, que la consécration de la doctrine mal à propos attribuée au Code par Dageville et par Estrangin, prévient, en les rendant inutiles, toutes contestations sur la difficulté qui peut se rencontrer à reconnaître les caractères d'un naufrage, ou d'un échouement avec bris ; la question ne sera jamais de savoir s'il y a ou non naufrage ou échouement avec bris, mais uniquement s'il y a ou non innavigabilité absolue par fortune de mer.

Le délaissement du navire ne pouvant jamais se faire sous l'empire de la police qu'à titre d'innavigabilité absolue, quelles que soient d'ailleurs la nature et la gravité du sinistre qui a rendu le navire innavigable, il en résulte que l'assureur, dans le cas même de naufrage ou d'échouement avec bris, pourra, si l'assuré ne représente point de certificat de visite, invoquer la présomption de vice propre, et soutenir, jusqu'à preuve contraire, que l'innavigabilité doit être attribuée au vice propre et non aux fortunes de mer.

Ce n'est pas tout : si l'assuré fait tomber, par la représentation d'un certificat, la présomption de vice propre, l'assureur, auquel la jurisprudence et la loi réservent la preuve contraire, pourra toujours, sans contester la réalité de l'échouement avec bris et de l'innavigabilité qui en aura été la conséquence, de-

mander à prouver que le navire était dans un état de faiblesse et de vétusté qui l'a fait céder à un choc qu'aurait à peine ressenti un navire neuf et en bon état.

Sous le régime du Code, aucune de ces exceptions ne seraient recevables, puisque le seul fait du naufrage ou de l'échouement avec bris donnerait à l'assuré le droit de faire délaissement, quand même le naufrage ou l'échouement n'auraient point rendu le navire innavigable.

268. Voyons maintenant à quelles conditions l'innavigabilité fait naître, sous l'empire du Code, le droit de délaisser le corps; nous dirons ensuite quelle dérogation notre police apporte à ces règles.

Le droit commun distingue deux sortes d'innavigabilités : *l'innavigabilité absolue*, quand le navire est matériellement innavigable, tout-à-fait hors d'être réparé et de reprendre sa course; *l'innavigabilité relative*, lorsque le navire, momentanément incapable de naviguer, mais susceptible cependant de réparations, ne peut, soit par disette de matériaux ou d'ouvriers, soit par manque d'argent et de crédit, recevoir les réparations qui lui seraient indispensables pour reprendre la mer (1) : l'une et l'autre donnent ouverture à l'action en délaissement.

---

(1) Pardessus, t. III, p. 377; Boulay-Paty, t. IV, p. 277; Bordeaux, 13 février 1829, *Journal du Palais*, t. XXII, p. 727; Cassation, 14 juin 1832, *Journal du Palais*, t. XXIV, p. 1163; Paris, 27 novembre 1841, *Journal du*

269. L'innavigabilité absolue ne peut avoir que deux causes: 1° le vice propre du navire, c'est-à-dire, ou un défaut de construction, ou l'usure et la vétusté des parties qui le composent; 2° une fortune de mer.

L'assureur ne doit jamais répondre de l'innavigabilité provenant du vice propre; il est tenu au contraire de l'innavigabilité survenue par fortune de mer: point de difficulté sur ce principe; la tradition et les auteurs le professent unanimement; l'art. 369 du Code le consacre en termes formels.

270. Mais de quel côté sera la présomption? L'innavigabilité dûment constatée, la loi lui assigne-t-elle, pour cause probable, le vice propre ou la fortune de mer?

Palais, t. Ier, 1842, p. 119; tribunal de Marseille, 14 mars 1834, *Journal de Marseille*, t. XXII, I, p. 120; tribunal de commerce de Bordeaux, 20 janvier 1840, *Mémorial*, t. VII, I, p. 49.

Ce dernier jugement décide même, que le délaissement à titre d'innavigabilité relative peut être fait pour manque d'argent et défaut de crédit, quoique l'assuré ou le capitaine eussent sur les lieux, à leur disposition, des valeurs disponibles. Cette décision, conforme d'ailleurs à la doctrine d'une consultation délibérée par MM. Ravez et de Saget, le 3 janvier 1835, et citée en partie par les rédacteurs du *Mémorial de Jurisprudence maritime* de Bordeaux, à la suite du jugement dont nous parlons, est parfaitement fondée. L'assuré, qui fait toujours réparer le navire au nom et pour compte des assureurs, agit en qualité de mandataire, et rien ne l'oblige à employer une portion quelconque de sa fortune de terre à l'exécution de son mandat.

Si le vice propre est présumé, l'assuré devra prouver non seulement le fait même de l'innavigabilité, mais encore la fortune de mer qui en est la cause; la preuve contraire réservée à l'assureur.

Si l'innavigabilité est un cas présumé fatal, l'assuré n'a que la preuve du fait lui-même à rapporter, et c'est à l'assureur de repousser la demande, en justifiant que l'innavigabilité provient de vice propre.

Nous avons déjà vu, t. Ier, n. 214, que cette question divisait les jurisconsultes, long-temps avant la déclaration du 17 août 1779, qui fut rendue en partie pour la résoudre. Nous avons dit comment des conférences tenues en 1778 à Marseille, pour vider la difficulté, décidèrent, malgré l'avis opposé d'Émérigon (1), et en s'appuyant sur Valin, Casa Regis, et sur une décision de la Rote de Florence du 31 juillet 1726, que l'innavigabilité n'était point fatale, et que la présomption de vice propre subsistait jusqu'à la preuve contraire que devait faire l'assuré.

L'année suivante, la déclaration de 1779 parut, et trancha la question. Par ses trois premiers articles elle prescrivit la visite des navires avant le départ, et la rédaction de procès-verbaux de visite constatant leur bon ou leur mauvais état. L'article 4 fit du cas d'innavigabilité par fortune de mer, dont l'ordonnance n'avait point parlé, mais qu'admettaient la coutume et la jurisprudence, un cas formel de délais-

(1) Émérigon, t. Ier, p. 568.

sement, en ajoutant, toutefois, que les assurés ne seraient admis à faire délaissement à ce titre, qu'en représentant les procès-verbaux de visite prescrits par les trois premiers articles.

Émérigon (1) vit dans cette déclaration la consécration de deux présomptions.

Si l'assuré ne représente pas les procès-verbaux de visite, l'innavigabilité sera, dit-il, présumée provenir du vice propre, et aucune preuve ne sera plus admissible contre cette présomption, qui sera *juris et de jure*.

Le procès-verbal de visite représenté constate-t-il, au contraire, le bon état du navire avant le départ? l'innavigabilité sera présumée, jusqu'à preuve contraire rapportée par l'assureur, provenir de fortune de mer.

Telle est en deux mots la doctrine de cet habile jurisconsulte.

La loi moderne admet, on l'a déjà vu, comme le faisait la déclaration de 1779, l'innavigabilité par fortune de mer au rang des cas de délaissement; mais elle n'a point reproduit la défense enjointe à l'assuré par l'article 4 de cette déclaration de faire délaissement à titre d'innavigabilité, sans représenter les procès-verbaux de visite au départ; et comme le Code a statué, et sur la rédaction des procès-verbaux de visite, et sur le cas d'innavigabilité, il faut, par application

(1) T. Ier, p. 566 et suivantes.

de l'article 2 de la loi du 15 septembre 1807, qui abroge toutes les lois antérieures touchant les matières sur lesquelles il y a décision du Code, tenir pour certain, avec le tribunal de commerce de Bordeaux (1), que la déclaration de 1779 se trouve abolie à la fois par la loi postérieure du 13 août 1791, et par le Code de commerce (2).

Mais il faut remarquer, d'une part, que le Code reproduit, par son article 225, l'obligation de faire dresser, avant le départ et le chargement des navires, un procès-verbal de visite, obligation sanctionnée par l'article 228, qui charge le capitaine des suites de l'inobservation de cette formalité; et, d'autre part, qu'il ne range l'innavigabilité au nombre des cas de délaissement que lorsqu'elle est produite par fortune de mer (art. 369).

La question qui divisait les anciens jurisconsultes avant la déclaration de 1779, à savoir, si l'innavigabilité est de sa nature présumée provenir de fortune maritime, ou, au contraire, présumée provenir de vice propre, nous paraît donc implicitement résolue

(1) 11 janvier 1836, *Mémorial de jurisprudence*, t. III, 1, 7. Un autre jugement du même tribunal, du 11 mars 1835, a décidé que la visite prescrite par l'ordonnance royale du 30 avril 1823, relative aux bateaux à vapeur, n'est qu'un réglement de police intérieure dont l'observation ou l'inobservation est étrangère aux rapports des assurés et des assureurs (t. II, 1, p. 50).

(2) Voir, n° 214, t. Ier, p. 286, plusieurs autres décisions citées en note.

par la loi moderne, dans le même sens que l'avait fait la déclaration. En effet, n'ouvrir l'action en délaissement qu'autant qu'il y a preuve, non seulement d'innavigabilité, mais encore d'innavigabilité par fortune de mer, c'est évidemment adopter la doctrine qui présume toujours que l'innavigabilité provient du vice propre.

Mais, une fois ce premier principe posé, il reste encore à déterminer quels effets sont attachés à la production ou à l'absence des procès-verbaux de visite; si leur représentation détruit, à elle seule, la présomption de vice propre, pour lui substituer la présomption de fortune de mer; enfin, quelle est la force, la nature de ces présomptions, si elles sont ou non susceptibles d'être renversées par la preuve contraire.

Nous avons, plus haut, t. Iᵉʳ, nᵒˢ 214, 215 et suivans, résumé rapidement l'opinion des auteurs et l'état de la jurisprudence sur ces graves questions. Nous avons exposé les motifs qui nous engageaient nous-même à nous ranger de l'opinion qui paraît avoir définitivement prévalu, et à décider que si l'absence ou la représentation des procès-verbaux de visite établit, pour ou contre l'assureur et l'assuré, la présomption de vice propre, ou la présomption de fortune de mer, ces deux présomptions, absolument égales entre elles, doivent pareillement, l'une et l'autre, tomber devant la preuve contraire toujours admissible (1).

---

(1) Aux décisions déjà rapportées, t. Iᵉʳ, page 280, il faut ajouter les suivantes : Bordeaux, 18 mai 1832, *Journal du*

Il serait inutile de revenir sur ce point ; mais il est bien de répéter que sous l'empire du Code, qui n'a point reproduit les dispositions abrogées de l'article 4 de la déclaration de 1779, le délaissement à titre d'innavigabilité peut être fait, même en l'absence d'un procès-verbal de visite dressé avant le départ, pourvu que d'une autre manière, et par d'autres preuves, l'assuré justifie que l'innavigabilité a eu pour cause une fortune de mer.

Aussi, Pardessus, faisant une juste application du principe que nous venons de rappeler, enseigne-t-il avec raison (1) que l'exception tirée par l'assureur de l'absence des procès-verbaux de visite, ne saurait prévaloir, dans le cas où le mauvais état du navire n'aurait été d'aucune influence sur l'innavigabilité ; s'il s'agissait, par exemple, d'un naufrage survenu en des circonstances telles qu'évidemment le navire le plus solide n'aurait pu résister.

271. Les articles 4 et 7 de la déclaration de 1779 ne permettaient le délaissement à titre d'innavigabilité qu'après condamnation préalable du navire comme innavigable par l'autorité judiciaire du lieu de l'innavigabilité.

Palais, t. XXIV, p. 1064 ; tribunal de commerce de Bordeaux, 11 mars 1835, *Mémorial de jurisprudence*, t. II, 1, p. 41. (Voir surtout, *Journal du Palais*, t. Ier, 1841, p. 709, en note, une remarquable consultation de M. Ravez.

(1) T. III, p. 440.

On a long-temps débattu si le Code avait laissé subsister cette disposition. Nulle part il ne la répète textuellement ; mais en plusieurs endroits, et notamment en l'article 390, il suppose que l'innavigabilité doit être déclarée.

Mais par qui, et en quelle forme, cette déclaration doit-elle être faite ?

Après une assez longue controverse, la jurisprudence a fini par reconnaître que, sauf une prescription de police relative aux navires du petit cabotage, la déclaration de 1779 avait été abrogée par la loi du 13 août 1791 et par le Code (1) ; que le Code ne répétant nulle part la disposition qui prescrivait impérieusement la condamnation préalable du navire délaissé à titre d'innavigabilité, les preuves, les circonstances, les caractères de l'innavigabilité doivent être livrés à la souveraine appréciation des magistrats (2); enfin que le juge devant lequel l'assureur est assigné en validité du délaissement n'est plus assujéti à exiger la représentation préalable d'un jugement de condamnation. Arbitre lui-même de la question d'innavigabilité (3), il suffit qu'il lui apparaisse par des

(1) Tribunal de Marseille, 9 septembre 1825; Dageville, t. III, p. 393. Voyez en outre les décisions déjà citées, t. Ier, p. 286 et suivantes.

(2) Cassation, 3 août 1821, *Journal du Palais*, t. XVI, p. 828; Bordeaux, 5 avril 1832, *Journal du Palais*, t. XXIV, p. 943 ; tribunal de commerce de Marseille, 9 juillet 1833, *Journal de Marseille*, t. XIV, p. 86.

(3) Cassation, 14 mai 1834.

actes quelconques, émanés du magistrat local quel qu'il soit (1), judiciaire ou administratif (2), et même, à défaut, par de simples attestations privées (3), que l'innavigabilité par fortune de mer est constante, pour qu'il puisse et qu'il doive, tout à la fois, déclarer l'innavigabilité et valider le délaissement.

Tout annonce que cette jurisprudence éminemment conforme à l'esprit d'équitable simplicité qui distingue le droit commercial se confirmera de plus en plus, et que la question qu'elle décide doit être considérée comme définitivement résolue.

272. Tels sont dans le droit commun les caractères et les effets de l'innavigabilité : le fait seul de l'innavigabilité du navire ne donne point le droit de délaisser; l'assuré doit prouver en outre que cette innavigabilité procède d'une fortune de mer; aucune procédure particulière n'est, à peine de déchéance, imposée à l'assuré; l'appréciation des preuves par lesquelles il établit et le fait même de l'innavigabilité, et le caractère fortuit qu'elle doit avoir, est laissé à l'arbitrage souverain des tribunaux.

---

(1) Cassation, 4 juin 1832, *Journal du Palais*, t. XXIV, p. 374; Cassation, 5 août 1839, *Journal du Palais*, t. II, 1839, p. 1163.

(2) Cassation, 31 juillet 1839; *Journal du Palais*, t. II, 1839, p. 373.

(3) Cassation, 3 juillet 1839, *Journal du Palais*, t. II, 1839, p. 370; tribunal de commerce de Bordeaux, 20 février 1840, *Mémorial de Jurisprudence commerciale*, t. VII, 1, p. 49.

272 *bis*. A toutes ces règles notre police n'apporte qu'une seule, mais importante dérogation : elle exclut formellement, par le second alinéa de son article 12, *l'innavigabilité relative* du nombre des cas de délaissement du corps. Toutes les fois donc que l'innavigabilité ne sera point absolue, toutes les fois qu'elle résultera du manque d'ouvriers, ou du défaut de matériaux et d'argent, l'action en délaissement sera fermée à l'assuré, et l'action en avarie lui demeurera seule ouverte.

La raison de cette disposition est facile à trouver. L'action en délaissement est d'ordinaire beaucoup plus avantageuse à l'assuré que l'action d'avarie. Les assureurs se sont donc appliqués à trouver les moyens d'empêcher que, sous prétexte d'innavigabilité, l'assuré pût mettre à leur charge un navire dont il eût été bien aise de se défaire avantageusement.

Or, les preuves de l'innavigabilité absolue devant porter, à la fois, et sur le mauvais état matériel du navire, et sur la fortune de mer qui l'aurait ainsi rendu incapable de réparations, il est assez facile de les soumettre à un contrôle efficace, et fort malaisé de se les procurer par complaisance ou par collusion.

L'innavigabilité relative, au contraire, se trouvant suffisamment établie toutes les fois qu'il est bien constaté, soit par le livre et le rapport du capitaine, soit par le certificat des autorités locales, que la disette d'ouvriers et de matériaux, le défaut de fonds et de crédit, et même la disproportion entre la valeur du navire et la dépense présumée nécessaire, rendaient

impossibles, ou du moins désastreuses, les réparations que l'état matériel du bâtiment pouvait cependant comporter, on conçoit qu'il est beaucoup plus facile à l'assuré, ne fût-ce que par le choix du port dans lequel il conduit le navire, de se procurer par cette voie, au préjudice de ses assureurs, le bénéfice illicite d'un délaissement avantageux.

273. Avant de terminer l'étude des deux cas auxquels notre police limite la faculté de délaissement du corps, nous devons faire une remarque importante. La restriction expresse du troisième alinéa de l'article 12 (*le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de....*) exclut formellement tout autre cas de délaissement, en sorte que le cas même de perte ou de détérioration des trois quarts ne saurait, sous l'empire de notre article, autoriser le délaissement du corps. La perte totale du navire survenue par un sinistre exclu de l'énumération limitative de cet article, n'ouvrirait point elle-même l'action en délaissement. Ainsi, lorsque, par une clause écrite et dérogatoire aux termes de l'article 2 de la police, les assureurs se sont chargés des risques de guerre, la prise ou la capture du navire autoriserait bien l'assuré sur corps à demander par action d'avarie la réparation du dommage souffert, mais, à moins d'une dérogation expresse à l'article 12, l'action en délaissement lui serait fermée.

274. Passons maintenant aux cas de délaissement des facultés admis par la police. Ils sont au nombre de trois :

1° Le défaut de nouvelles ;

2° Le cas prévu par l'article 394 du Code de commerce ;

3° La perte ou la détérioration matérielle des trois quarts.

275. Les articles 375 et 376 du Code de commerce ne parlent que du navire, et ne contiennent pas un seul mot sur le chargement; néanmoins, on n'a jamais fait difficulté (1) d'appliquer leurs dispositions au cas d'une assurance sur facultés. En effet, n'avoir point de nouvelles du navire, c'est n'en pas avoir des marchandises chargées sur ce navire, et réciproquement.

Nous avons vu plus haut, en étudiant les cas de délaissement du corps, de quelle manière, et après quels délais, l'absence de nouvelles donnait, aux termes des articles 375 et 376 du Code, combinés avec le premier alinéa de notre article, ouverture à l'action en délaissement du navire. Le second alinéa de l'article se bornant à déclarer que les règles qui déterminent, sous l'empire de la police, le droit de délaisser le corps pour défaut de nouvelles s'appliquent également au délaissement des facultés, nous ne pouvons nous-même que renvoyer le lecteur aux numéros 259 et suivans, dans lesquels nous avons reproduit et développé ces règles.

276. Nous avons assez longuement expliqué plus haut, nos 268 et suiv., ce qu'il faut entendre par innavi-

(1) Valin, t. II, p. 141 ; Vincens, t. III, p. 266.

gabilité absolue ou relative; comment l'innavigabilité n'est une cause de délaissement que lorsqu'elle provient de fortune de mer; comment la représentation ou l'absence des procès-verbaux de visite avant le départ, fait naître, ou la présomption de fortune de mer, ou la présomption de vice propre, présomptions susceptibles toutes les deux de céder à la preuve contraire; nous avons dit, enfin, comment l'innavigabilité devait être constatée et déclarée. Toutes ces règles, on le comprend aisément, s'appliquent au cas où l'innavigabilité sert de titre au délaissement des facultés (1).

Plusieurs jugemens décident, en effet, avec Pardessus (2) et la plupart des auteurs (3), que le simple chargeur qui fait assurer ses marchandises, obligé, tout comme l'assuré sur corps, de justifier que l'innavigabilité invoquée par lui a pour cause une fortune de mer, doit combattre et détruire par des preuves contraires la présomption de vice propre qui naît contre lui, aussi bien que contre l'assuré sur corps, de l'absence des procès-verbaux de visite. C'était son droit d'exiger, avant de faire son chargement, la représentation des

(1) Cassation, 26 juin 1826, *Journal du Palais*, t. XX, p. 604. Voir aussi un jugement remarquable rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux, sous la présidence de M. Sylvestre Delbos, le 1er mars 1839, *Mémorial*, t. VI, 1, p. 49.

(2) Pardessus, t. III, p. 439.

(3) Dageville, t. III, p. 597; Boulay-Paty, t. IV, p. 268; Locré, t. II, p. 498.

procès-verbaux ; en négligeant cette précaution, il s'est volontairement placé sous le coup de la présomption de vice propre. Nous avons déjà rappelé tous ces principes, t. Ier, n. 219.

Le naufrage et l'échouement avec bris ouvrent par eux-mêmes, *ipso facto*, le droit de délaisser les facultés, comme ils donnent celui de délaisser le corps (1). Il en est différemment de l'innavigabilité : alors même qu'elle a pour cause une fortune de mer, alors même qu'elle fait naître le droit de délaisser le corps, elle n'est point toujours pour les marchandises un cas direct et immédiat de délaissement.

On comprend en effet que l'innavigabilité, aussitôt et par cela seul qu'elle survient, donne lieu au délaissement du corps. En devenant innavigable, le navire a cessé d'être un navire ; la chose assurée est donc perdue et n'a plus d'existence.

Mais il en est tout autrement des facultés. L'innavigabilité du navire rend impossible, il est vrai, par ce navire, l'heureuse arrivée dont l'assureur est garant, mais cette arrivée heureuse peut encore s'opérer sur un autre bâtiment. La seule innavigabilité ne saurait donc ouvrir légitimement l'action en délaissement des facultés. Il est juste de laisser à l'assureur le droit de transporter par un autre navire la marchandise assurée, à la condition, bien entendu, qu'il continuera de courir les risques des marchandises trans-

---

(1) Dageville, t. III, p. 460; Pardessus, t. III, p. 374; Estrangin, p. 181; Boulay-Paty, t. IV, p. 231.

bordées, qu'il supportera même ceux du transbordement, enfin qu'il paiera tous les frais de chargement, de magasinage, de rembarquement, même de surcroît de fret, et tous les autres qui seront exposés pour sauver et mener à bien la marchandise. Dans ces termes, le contrat d'assurance doit recevoir son exécution, et l'on doit refuser à l'assuré le droit de faire délaissement.

Il est cependant à considérer qu'un retard trop long apporté au transport des marchandises pourrait équivaloir à une perte entière. Aussi, par une nouvelle application du principe qui a dicté les articles 375 et 376 du Code de commerce, l'article 394 fixe un délai, après lequel, si le capitaine, qui doit (art. 391) faire toute diligence pour trouver un autre navire, n'a pu réussir dans ses recherches, l'assuré devient recevable à délaisser les facultés. Ce délai est celui que détermine, pour le cas d'arrêt de prince, l'article 387 : six mois, si l'innavigabilité a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique ; un an, si elle a eu lieu dans une région plus éloignée ; ces temps, réduits à un mois et demi pour le premier cas, à trois mois pour le second, si les marchandises sont de nature périssable (1).

---

(1) Ces délais doivent être sévèrement observés : tant qu'ils ne sont point écoulés, l'action en délaissement ne saurait naître, et le capitaine qui vendrait les marchandises avant leur expiration, même sur l'avis de plusieurs négocians, et quelque raison qu'il eût d'ailleurs de penser

Tous ces délais, sans exception, courent du jour où l'assuré a notifié à l'assureur la nouvelle de la déclaration d'innavigabilité ; notification que l'article 390 l'oblige à faire dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Tel est le résumé des dispositions du droit commun, auquel la police ne fait aucune dérogation, puisqu'elle se réfère simplement à l'article 394 du Code de commerce.

277. L'exclusion formelle, portée par le second alinéa de notre article contre tout autre cas de délaissement des facultés que les trois qu'il consacre, empêche que les autres sinistres majeurs, qui, dans le droit commun, ouvriraient l'action en délaissement, la donnent

---

qu'une attente plus longue pourrait détériorer la chose assurée, sans lui apporter aucun moyen de transport, priverait l'assuré du droit de délaisser, et engagerait par conséquent sa responsabilité d'une manière fort grave. Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Bordeaux, le 1er mars 1839, (*Mémorial*, t. VI, I, p. 49), et par la cour de Paris, le 8 avril 1839 (*Journal du Palais*, t. Ier, 1839, p. 476). Ces décisions nous paraissent fondées : le droit de délaisser est un droit exceptionnel; toutes les conditions auxquelles le législateur en a subordonné l'exercice sont des conditions de rigueur. Toutefois, si la chose était gâtée, ou en voie de détérioration si rapide qu'il fallût ou la vendre avant la fin des délais, ou la laisser infailliblement se corrompre, nous ne doutons point que le capitaine ne dût valablement se faire autoriser par qui de droit à en opérer la vente. (Voir un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, du 14 juin 1842; *Mémorial*, t. IX, I, p. 169.)

à l'assuré sur facultés qui a traité sous l'empire de la police. Ainsi, le naufrage, l'échouement avec bris, la prise même, lorsqu'une clause formelle charge les assureurs des risques de guerre, aucun de ces cas ne donneraient lieu par eux-mêmes au délaissement des facultés.

Mais il peut arriver que le naufrage, l'échouement avec bris, l'arrêt de prince, ou même quelque autre sinistre, placent l'assuré sur marchandises exactement dans l'occurrence prévue par l'article 394.

Nous voulons dire que le navire étant naufragé, ou échoué avec bris, sans qu'il y ait lieu de le faire déclarer innavigable, parce que le droit d'en faire délaissement est acquis à un autre titre, il est possible que le chargement ait été sauvé en entier, ou du moins avec une avarie inférieure à la détérioration matérielle des trois quarts.

On peut se demander quels seraient, dans une pareille hypothèse, aux termes de notre police, les droits respectifs des assureurs et des assurés?

Sous le droit commun, aucune difficulté ne serait même possible : l'assuré sur marchandises aurait, comme l'assuré sur corps, par la seule survenance d'un sinistre majeur, la faculté de faire délaissement; mais sous l'empire de notre police, qui lui refuse ce droit toutes les fois qu'il se trouve hors des cas énumérés par les deux premiers alinéa de l'article 12, sera-t-il, au moins, dans la position où le placerait la déclaration d'innavigabilité ?

Point de doute que le capitaine ne doive cher-

cher un autre navire pour y charger les marchandises sauvées ; point de doute que l'assureur ne soit tenu, par l'action d'avarie, de toute la perte, de tout le dommage, de tous les frais occasionnés par le transbordement ; car, indépendamment des articles 390 et suivans, qui statuent pour le cas d'innavigabilité, cette obligation découle des termes généraux de la convention d'assurance, et du devoir qu'elle impose à l'assureur d'indemniser l'assuré de toute perte ou dommage (350) provenant de fortune maritime ; mais, si le capitaine ne peut trouver de moyen de transport, ou du moins s'il n'en peut trouver avant la fin du délai donné par l'article 387, décidera-t-on que l'article 394 est applicable, quoiqu'il ne s'agisse point d'innavigabilité, et faudra-t-il déclarer l'assuré recevable, aux termes de notre article, à faire délaissement ?

L'assureur ne sera-t-il pas fondé à soutenir que l'article 12 de la police ne le forçant à subir le délaissement des facultés que dans le cas prévu par l'article 394, et cet article prévoyant exclusivement le cas où l'innavigabilité du navire survenue, le capitaine n'a point trouvé dans le délai prescrit un nouveau navire, on ne saurait, sans faire violence à la convention, étendre la décision d'un cas à l'autre ? Peu importe, dira l'assureur, peu importe l'analogie, la parfaite similitude même, si l'on veut, des deux situations ; peu importe que, dans l'une comme dans l'autre, la même perte, le même péril menace l'assuré : la question n'est pas de savoir ce que devrait être la

convention, mais ce qu'elle est. Or, la convention exclut formellement et précisément l'action en délaissement des facultés, hors des trois cas spécifiquement énumérés en l'article 12; tout autre cas, quelque ressemblance qu'il puisse avoir avec les cas énumérés, se trouve donc nettement écarté par la volonté commune qui créa la convention. Pour savoir si, dans une espèce donnée, la faculté de délaissement appartient ou non à l'assuré sur facultés, il ne s'agit donc point d'argumenter sur l'analogie des cas; il s'agit purement et simplement de voir si le cas examiné est ou non celui de l'article 394 : or, encore un coup, l'article 394 n'est fait que pour le cas d'innavigabilité; il est le dernier d'une série d'articles qui tous prévoient et règlent uniquement les caractères et les effets de l'innavigabilité. C'est donc raisonner faux que de prétendre qu'en se référant strictement, comme il le fait, *aux cas prévus par l'article* 394, l'article 12 de la police a voulu donner, par analogie, l'action en délaissement, dans des situations pareilles, mais amenées par d'autres sinistres!

Malgré la rigueur apparente des raisonnemens précédens, nous n'hésitons pas à embrasser l'opinion contraire, et à décider que toutes les fois qu'un sinistre quelconque, naufrage avec bris, innavigabilité, arrêt ou confiscation du navire, a placé l'assuré sur marchandises dans la situation et dans le cas prévus par l'article 394, l'action en délaissement lui est ouverte par notre article 12.

Il faut convenir, d'abord, que la raison et l'équité

le veulent ainsi : quelle que soit la nature du sinistre qui a frappé le navire, le résultat, pour l'assuré, est exactement le même, et les motifs qui ont décidé les rédacteurs de la police à laisser subsister en sa faveur l'action en délaissement ouverte par l'article 394, au cas d'innavigabilité, demandent certainement que la même faculté lui soit reconnue pour le cas où un sinistre différent l'a placé dans une situation exactement semblable.

Nous sommes même convaincu que si l'hypothèse qui nous occupe s'était présentée à l'esprit des habiles négocians qui ont rédigé notre police, ils n'auraient fait aucune difficulté d'ouvrir, sans aucune ambiguïté possible, l'action en délaissement des facultés, chaque fois qu'après naufrage, échouement avec bris, innavigabilité par fortune de mer, ou tout autre sinistre à la charge des assureurs, le capitaine, privé de son navire, n'aura pu, dans le délai porté en l'article 387, trouver d'autres moyens de transport.

Au surplus, la rédaction actuelle, malgré l'imperfection qu'on veut bien y trouver, nous paraît offrir à l'assuré un moyen certain de faire triompher le droit que la logique et l'équité lui donnent toutes les deux par avance.

« Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas prévus par le paragraphe précédent et par l'article 394 du Code de commerce. »

Voilà les termes mêmes de notre article. Ce n'est point, on le voit, aux dispositions par lesquelles le Code a réglé les suites de l'innavigabilité que

se réfère cette rédaction : c'est purement et simplement *aux cas prévus* par l'article 394. Reste donc à examiner si l'article 394 du Code doit, exclusivement ou non, s'appliquer au cas d'innavigabilité.

Faisons remarquer d'abord, avant d'engager la discussion, que si l'assuré veut éviter toute contestation avec ses assureurs, rien ne l'empêchera de faire déclarer, après naufrage ou échouement avec bris, l'innavigabilité du navire. Il est en effet difficile, pour ne pas dire impossible, que le naufrage ou l'échouement avec bris n'aient point causé l'innavigabilité. Appuyé sur cette déclaration, dont il ferait à l'assureur la notification prescrite par l'article 390, l'assuré se trouverait, non seulement au fond, mais encore par la forme, dans le cas de l'article 394, et cette marche ne laisserait à l'assureur aucun moyen d'échapper au délaissement.

278. Mais cette précaution ne pourrait être prise, et la difficulté se présenterait toute entière, dans le cas où une autre cause que le naufrage ou l'échouement avec bris aurait enlevé le navire au transport des marchandises, et forcé le capitaine à débarquer ces dernières; si le gouvernement du lieu, par exemple, avait frappé le navire d'arrêt, et l'avait requis pour un service public.

M. Vincens, qui a prévu la difficulté, et soulevé la question (1), n'hésite pas à la résoudre en faveur de

(1) T. III, p. 272. Aucun autre jurisconsulte n'a même abordé cette question; seulement, Émérigon, t. I[er], p. 451,

l'assuré; l'espèce dont nous venons de lui emprunter l'hypothèse lui paraît tout-à-fait assimilable au cas d'innavigabilité : il ne balance pas, en conséquence, à donner, en ce cas, à l'assuré le droit de faire délaissement des facultés par application de l'article 394.

Nous partageons entièrement cet avis. On ne peut, ce nous semble, s'appuyer, pour le combattre, et pour soutenir que l'article 394 doit exclusivement s'appliquer au cas d'innavigabilité, que sur la place occupée par cet article dans la loi. Il fait suite, dira-t-on, à cinq articles consacrés tous cinq à poser les principes, et à déterminer les effets de l'innavigabilité; lui-même achève et couronne cet ensemble de règles et de précautions, en disposant pour une hypothèse que l'innavigabilité fera naître souvent : le sauvetage entier de la marchandise, malgré la perte ou la dégradation absolue du navire.

Nous ne contestons point que l'article 394 contienne une disposition qui forme le corollaire indispensable des règles tracées par le Code en matière d'innavigabilité ; nous voulons même confesser que, selon toute apparence, le législateur a été logiquement conduit à créer cet article, par la nécessité de régler les effets probables de l'innavigabilité du navire sur le sort des marchandises ; mais nous disons que si l'article 394 se rapporte et s'applique évidemment au cas d'innavigabilité, rien dans sa rédaction ne le rend

---

semble poser quelques principes qui pourraient conduire à la décision que nous proposons.

inapplicable aux cas où des sinistres différens auront produit une situation exactement pareille, et placé les chargeurs, précisément dans la position critique à laquelle le législateur a voulu donner, pour remède et pour issue, la faculté du délaissement.

Il est évident, à la simple lecture de cet article, qu'il prévoit le cas où des marchandises sauvées à terre, et ne pouvant plus, par l'effet d'une fortune de mer, être transportées par le navire qui les contenait, le capitaine a fait, pendant le temps prévu par l'article 387, d'inutiles efforts pour trouver un autre bâtiment.

Que l'événement de mer qui a créé cette situation soit l'innavigabilité du navire, ou tout autre sinistre dont les assureurs sont tenus, peu importe : la rédaction de l'article 394 est démonstrative, et non point limitative. De tous les sinistres qui pourront donner lieu à l'application de l'article, sous le droit commun, l'innavigabilité sera certainement le plus fréquent, nous n'en doutons pas, et cela par l'excellente raison que, dans le système du Code, la plupart des fortunes de mer, qui peuvent enlever le navire à la cargaison, sont, par elles-mêmes, des cas directs de délaissement; et voilà pourquoi c'est, pour ainsi dire, à propos de ce sinistre que le législateur a créé l'article 394; mais puisque cet article est conçu en des termes généraux qui permettent, qui commandent, allions-nous dire, d'appliquer ses dispositions toutes les fois que d'autres fortunes maritimes font impérieusement sentir la nécessité de recourir à lui, pourquoi donc s'obstinerait-

ou à vouloir mettre la loi en contradiction avec la raison, la justice et l'équité commerciale ?

Si tel est le sens de l'article 394 dans le système du Code, si l'assuré sur facultés peut, de droit commun, y trouver la faculté de faire délaissement chaque fois qu'un sinistre maritime le prive du navire sur lequel il avait chargé, et laisse les objets assurés sans aucun moyen de transport, il va de soi que la même décision est applicable sous l'empire de notre police, puisqu'elle se réfère simplement au cas prévu par l'article 394.

279. On dira peut-être qu'en appliquant ainsi, au cas d'arrêt du navire, la décision de l'article 394, nous rétablissons indirectement le droit de faire délaissement pour cause d'arrêt de prince, au mépris de la prohibition du second alinéa de notre article, qui exclut formellement tout cas de délaissement des facultés non prévu par les articles 375 et 394 du Code.

Ce reproche serait mal fondé. Les articles 369 et 387, qui font de l'arrêt de prince un cas de délaissement, soit du corps, soit des facultés, statuent dans l'hypothèse d'un arrêt frappé sur les objets assurés; mais ni l'un ni l'autre n'ont prévu le cas où, le navire étant seul arrêté et mis en réquisition, les marchandises demeurent à l'entière et libre disposition des chargeurs, auxquels l'arrêt ne cause d'autre préjudice que de les priver, pour un temps plus ou moins long, du bâtiment qu'ils avaient affrété.

Le droit de délaissement, qu'à notre avis l'article 12 de la police donne, dans notre hypothèse, aux assurés

sur marchandises, n'est donc point le droit consacré par l'article 387 du Code, mais bien le droit établi par l'article 394; et la faculté de délaisser à titre d'arrêt de prince, demeure, malgré notre décision, formellement interdite aux assurés qui se sont soumis à notre police.

280. Mais que décidera-t-on lorsque la nécessité de réparer des avaries, trop peu considérables pour entraîner l'innavigabilité du navire, forcera les marchandises à faire, à bord ou à terre, un séjour plus long que le délai déterminé par l'article 387 du Code? Sera-ce le lieu d'appliquer l'article 394? L'assuré sur facultés pourra-t-il soutenir qu'il se trouve dans le cas prévu par cet article, et faire valoir que les marchandises se trouvent, par fortune de mer, privées du navire qui devait les transporter, pendant un temps plus long que celui après lequel l'article 387 établit la présomption de perte, et le droit de faire délaissement?

Non certainement : que l'on se place sous l'empire du droit commun ou sous l'empire de la police, on doit, à notre avis, refuser, sans hésitation, l'action en délaissement à l'assuré sur facultés qui voudrait l'exercer dans ce cas.

Ce n'est point précisément à raison du temps pendant lequel le transport des marchandises demeure interrompu, que les articles 387 et 394 du Code permettent l'action en délaissement : c'est uniquement à raison de la privation de moyens de transport. Toutes les fois que le navire peut être réparé, toutes les fois qu'il n'est ni détruit, ni enlevé à la cargaison

par une fortune de mer, l'action en délaissement ne peut naître au profit des chargeurs, quelque longue que soit l'interruption du voyage. En matière de délaissement tout est de droit strict, ne l'oublions point ; donner au chargeur la faculté de puiser le droit de délaissement dans un simple retard de voyage, occasionné par les avaries du navire, ce ne serait pas seulement fausser le principe de l'article 394, ce serait créer un cas de délaissement, auquel ni les auteurs du Code, ni les rédacteurs de la police, n'ont jamais songé.

281. Une autre question se présente : l'innavigabilité relative n'est point, sous l'empire de la police, un cas de délaissement du corps ; elle est formellement exclue par le troisième aliuéa de notre article. Mais cette espèce d'innavigabilité ne doit-elle pas donner à l'assuré sur facultés le droit de délaisser, quand elle le placera dans le cas prévu par l'article 394 ?

L'affirmative ne nous paraît point douteuse. C'est une jurisprudence incontestable que l'article 394 statue aussi bien pour le cas d'innavigabilité relative que pour le cas d'innavigabilité absolue ; or, puisque la police se réfère purement et simplement au cas de cet article, il est évident qu'il doit produire, sous son empire, au moins tous les effets que la loi commune lui attribue.

Peu importe l'exclusion expressément faite, par le troisième alinéa de l'article 12, de l'innavigabilité relative : cet alinéa ne statue que sur le délaissement de corps, et ne dit pas un mot des facultés.

Notre police n'est, après tout, entre ceux qui la signent, qu'un contrat privé; elle demande, sauf les clauses dérogatoires qu'on y insère, à être régie et dominée par la loi et par la jurisprudence communes : or, la volonté d'exclure du nombre des cas de délaissement des facultés l'innavigabilité relative, quand elle amène les circonstances prévues par l'article 394 du Code, n'est nulle part exprimée dans notre article, et les dérogations ne se présument point.

Malgré la confiance avec laquelle nous donnons les solutions qui précèdent, confiance qui n'a point exclusivement sa source dans nos propres études, mais qui s'appuie sur l'avis éclairé de plusieurs négocians honorables, il serait de l'intérêt du commerce d'assurance de changer la rédaction de l'article 12 de la police, de manière à lui faire exprimer nettement les décisions implicites que nous y croyons renfermées. Le droit de faire délaissement des facultés se trouverait alors acquis sans contestation à l'assuré, toutes les fois que, par un accident de mer quelconque, le navire cessant d'en pouvoir faire le transport, le capitaine n'aurait pu se procurer un autre bâtiment dans les délais portés en l'article 387.

282. Nous arrivons au dernier des trois cas de délaissement des facultés mentionnés par notre police : la perte ou détérioration matérielle des trois quarts.

Ce cas est aussi le dernier de ceux qu'énumère l'article 369 du Code. La loi a considéré la perte ou la détérioration des trois quarts comme équivalant à la perte totale; elle a créé, en conséquence, une pré-

somption, en vertu de laquelle, toutes les fois que des fortunes de mer causent une perte ou une détérioration des trois quarts, la chose assurée est réputée entièrement perdue.

Cette rédaction a mis fin aux controverses agitées sur le sens de l'article 46 de l'ordonnance qui déclarait l'action en délaissement ouverte, quand il y avait *perte entière*. Les uns soutenaient avec Valin et Pothier, qu'il suffisait que la perte fût *presque entière* ; les autres, avec Émérigon, que l'on ne devait point faire de distinction sur les termes rigoureux et précis de la loi, qui disait *perte entière*, et non point *presque entière*.

283. Le cas de perte ou de détérioration des trois quarts peut donner lieu, dans le droit commun, au délaissement du corps, comme au délaissement des facultés; l'article 369 le comprend d'une manière générale dans la nomenclature des cas de délaissement : notre police en restreint l'application aux seules assurances sur facultés.

Quel que soit donc le sinistre survenu, qu'il soit rangé ou non par l'article 369 au nombre des sinistres majeurs, peu importe : le droit de délaisser ne s'ouvrira sous l'empire de notre article que lorsque les marchandises assurées auront subi, indépendamment de tous frais quelconques, une perte ou détérioration matérielle, égale aux trois quarts de leur valeur.

Deux expressions sont ici à noter : le mot, *matérielle*; et la clause restrictive, *indépendamment de tous frais quelconques*.

L'une et l'autre ont été ajoutées afin de prévenir

toute équivoque et toute contestation, sur la manière dont il faut que la perte ou la détérioration des trois quarts soit établie, pour qu'elle puisse donner ouverture au délaissement. L'article 369, en mettant au rang des cas de délaissement la perte ou la détérioration des trois quarts, a fait naître, en effet, une question fort grave.

284. Faut-il, pour avoir droit au délaissement, justifier qu'une fortune de mer a *corporellement* enlevé au moins les trois quarts en quantité, ou détérioré les trois quarts en qualité ? ou bien pourra-t-on joindre, à la perte physique résultant, soit de la destruction, soit de la corruption de la marchandise, les frais rendus nécessaires par le sinistre qui l'a frappée ? Et, par exemple, les frais de sauvetage, sans lesquels la totalité de la marchandise eût été perdue, privilégiés sur les débris eux-mêmes, qui diminuent d'autant la valeur nette de la marchandise, qui constituent, par conséquent, pour le propriétaire une perte sèche aussi claire, aussi réelle que la perte causée par une destruction matérielle, peuvent-ils s'ajouter à la perte corporellement faite de la chose, pour établir le chiffre total du dommage de l'assuré et son droit à faire délaissement ?

Boulay-Paty (1), Estrangin (2), Pardessus (3), décident cette question dans le sens défavorable à l'as-

(1) T. IV, p. 252.
(2) Page 428.
(3) T. III, p. 386.

suré, qui ne peut, disent-ils, porter en compte, pour justifier une perte des trois quarts, que le dommage matériellement souffert, et non les frais occasionnés par le sinistre (1). Dageville, au contraire (2), dont nous partageons entièrement l'avis, professe, dans une excellente dissertation, à laquelle nous renvoyons nos lecteurs, qu'au dommage résultant, soit de la perte, soit de la détérioration matérielle de la chose assurée, il faut ajouter encore les frais et les dépenses qui ont été la conséquence immédiate et forcée du sinistre, sans y comprendre toutefois les frais de la demande intentée par l'assuré.

Quelle que soit notre opinion particulière sur cette grave question, quelque désir que nous puissions éprouver d'ajouter nos faibles efforts aux raisons victorieuses, à notre avis, par lesquelles Dageville soutient une thèse si importante aux intérêts du commerce, nous devons, fidèle à notre mission, écarter une discussion que la précision des termes de la police rend complètement inutile.

Que l'on prenne parti pour ou contre l'opinion de Dageville, il n'est point douteux, en présence des dispositions expresses du second alinéa de notre article 12, que, sous son empire, l'assuré ne peut exercer l'action en délaissement des facultés pour cause de

---

(1) *Conf.* Bordeaux, 5 avril 1832, *Journal du Palais*, t. XXIV, p. 943, mais contraire; Rouen, 17 février 1831, même volume, p. 1163.

(2) T. III, p. 416 et suivantes.

perte, ou de détérioration des trois quarts, qu'en justifiant d'une perte ou d'une détérioration corporellement et matériellement éprouvée, sans pouvoir comprendre dans l'évaluation du dommage aucune espèce de frais.

Ce serait donc inutilement que l'assuré, frappé, dans une contribution pour avarie grosse, d'une perte pécuniaire égale ou supérieure aux trois quarts de la valeur de sa chose, voudrait exercer l'action en délaissement, sur le fondement d'une perte des trois quarts. On lui répondrait, notre article 12 à la main, que ses marchandises n'ont matériellement éprouvé aucune perte ni aucune détérioration (car il faut dans l'espèce les supposer arrivées intactes à leur destination); qu'elles sont, il est vrai, grevées d'une contribution égale aux trois quarts de leur valeur, mais que le droit de délaissement étant expressément restreint au cas d'une perte ou d'une détérioration *physique*, sa demande est mal fondée.

Mais toute perte réelle, effective, provenant de la destruction ou de la disparition corporelle des trois quarts de la chose assurée, soit que le feu, le naufrage, le jet, la confiscation, les captures, dans les cas où les assureurs en répondent, soit que tout autre événement de mer en aient été la cause, donne ouverture au droit de délaissement.

285. Il est cependant une fortune maritime à laquelle notre article refuse catégoriquement, par la dernière clause du second alinéa, la vertu de produire l'action en délaissement des facultés, quoiqu'elle entraîne

leur perte totale et matérielle : c'est la vente opérée en cours de voyage pour faire face aux besoins du navire.

Il nous paraît certain que, même dans l'opinion de ceux qui réduisent au cas de perte matérielle la faculté de faire délaissement, la vente faite en cours de voyage doit, en vertu des principes que nous posions tout-à-l'heure, engendrer l'action en délaissement. Le prix que le capitaine aura tiré de la marchandise vendue, la créance que le fait de cette vente donne au chargeur sur le navire, et, la plupart du temps, sur le surplus de la cargaison, ne remplacent point en nature la marchandise vendue; le propriétaire de cette marchandise se trouve exactement dans la situation où l'aurait placé le jet de sa chose, effectué pour le salut commun; il est incontestable qu'il a perdu corporellement et matériellement la marchandise assurée. La logique la plus rigoureuse commande donc de lui accorder l'action en délaissement, quand même le prix de la chose vendue excéderait de beaucoup le quart de la valeur assurée (1). Peu importe, à notre avis, que l'article 234 du Code de commerce, qui donne au capitaine le droit formel de faire cette vente, réserve au chargeur une action en indemnité contre

---

(1) Rouen, 27 novembre 1838, rapporté sous un arrêt de cassation qui confirme, *Journal du Palais*, t. II, 1839, p. 437; tribunal de Marseille, 1er mars 1839, *Mémorial de Jurisprudence*, t. VI, II, p. 75. Voir aussi, *Journal de Marseille*, t. VI, I, p. 281, t. XII, I, p. 113, t. XIII, I, p. 248, différentes décisions dans le même sens.

le capitaine, contre l'armateur et contre les autres chargeurs; peu importe surtout que la propriété des marchandises vendues soit régulièrement et légitimement transmise à celui qui les achète : aucune de ces raisons, données à l'appui d'une récente décision de la cour suprême (1), contraire à l'opinion que nous défendons, ne nous paraît concluante. Il n'en demeure pas moins vrai que, par suite d'une fortune de mer (l'arrêt lui-même reconnaît ce caractère à la vente dont il s'agit), l'assuré se trouve *corporellement* privé de la marchandise assurée. Ni le prix de la vente, ni la créance que lui donne l'article 234, ne remplacent *physiquement* sa chose; le cas de perte matérielle, prévu par l'article 369 du Code et par l'article 12 de notre police, se trouve donc réalisé par le fait de cette vente; et, dès lors, l'assuré doit avoir la faculté de délaisser, en abandonnant à ses assureurs ses droits et actions contre le capitaine, contre l'armateur et contre les autres chargeurs.

Au surplus, cette discussion, qui peut s'élever encore sous l'empire de la police bordelaise, ainsi que nous le dirons un peu plus tard, n'est d'aucun intérêt sous l'influence de la police de Paris. La précision des termes par lesquels cette police exclut le délaissement pour vente en cours de voyage, prévient toute

(1) 9 février 1842, *Journal du Palais*, t. Ier, 1842, p. 509; Il est à noter, du reste, que cet arrêt statue exclusivement pour le cas où la vente des facultés est faite en cours de voyage, en vertu de l'article 234 du Code de commerce.

difficulté sur ce point, entre ceux qui l'ont signée sans dérogation.

286. Terminons sur ce sujet en relevant l'erreur commise par Vincens (1), qui pose en principe que la non arrivée de la marchandise au lieu de destination donne ouverture au délaissement pour cause de perte totale.

Cette fausse opinion a son origine dans un passage du *Guidon de la mer*, qui dispose en effet que « le délais a lieu s'il advient tel destourbier en la navigation, ou telle empirance en la marchandise, qu'il n'y ait moyen de l'avoir fait naviguer à son dernier reste..... (2).»

Quelques auteurs italiens l'avaient accueillie, et nous comprenons, jusqu'à un certain point, qu'en dehors des prescriptions formelles de l'ordonnance et du Code, on puisse invoquer quelques bonnes raisons en sa faveur. Mais l'action en délaissement ne dérivant point directement des principes mêmes de la convention d'assurance (3), le législateur, en l'introduisant, dans l'intérêt bien entendu du commerce, est demeuré maître de la restreindre expressément à certains cas, et il est tout-à-fait impossible de l'étendre à d'autres par voie d'induction ou d'analogie. Or, l'article 369 du Code termine l'énumération des cas de délaissement, par la déclaration formelle que tout

(1) T. III, p. 268.

(2) Chap. XII, art. 1er; Pardessus, *Collect. des lois maritimes*, t. II, p. 400.

(3) Voir plus haut, n° 253.

sinistre non compris dans cette énumération n'ouvrira que la simple action d'avarie.

Poser en principe que le seul défaut d'arrivée de la marchandise donne l'action en délaissement, même quand cette marchandise n'est point perdue pour le chargeur, c'est donc ajouter arbitrairement un cas nouveau aux cas prévus par la loi, et mettre, par conséquent, une pure opinion individuelle en opposition formelle avec la volonté souveraine du législateur.

Au surplus, la difficulté est ici de rechercher si les circonstances qui ont empêché l'heureuse arrivée constituent, ou non, le cas de perte des trois quarts, et nous devons ajouter que la stipulation si claire et si impérieuse par laquelle notre article proscrit l'action en délaissement, quand la perte des trois quarts n'est point toute entière une perte corporelle et physique, ne laisse guère de place au doute et à la controverse ; la question à examiner est toujours une pure question de fait : seulement il faut noter, comme un point incontestable sous le droit commun, et plus certain encore, s'il est possible, sous l'empire de la police, que le défaut d'arrivée de la marchandise autorise bien l'action en avarie, mais ne peut jamais à lui seul ouvrir l'action en délaissement (1).

287. Le calcul de la perte s'établit sur la *quantité*, et le calcul de la détérioration sur la *qualité*.

---

(1) Émérigon, t. II, p. 220; Boulay-Paty sur Émérigon, *ibid.*

Quand les trois quarts de la chose, en poids, en volume, en nombre, ont disparu, la perte est constante, et le droit de délaisser irrévocablement acquis.

Pour le calcul de la détérioration matérielle, il doit s'établir, cela est évident, sans aucun égard, soit à la hausse ou à la baisse de prix survenue depuis l'achat, soit à la différence qui peut, et qui doit même, la plupart du temps, exister entre les prix du lieu de départ, et ceux du lieu de destination. On doit simplement comparer la valeur qu'aurait la chose en état sain, dans un lieu quelconque, avec la valeur que lui laisserait, dans le même lieu, la détérioration survenue dans sa qualité.

Ainsi, par exemple, un chargement de blé de 1,000 hectolit. a été assuré au prix agréé de 16,000 f., soit à raison de 16 fr. l'hecto.; pendant la traversée une avarie enlève au blé la moitié de sa valeur; on débarque; les blés ont baissé; le blé sain de même qualité ne vaut que 10 fr.; la cargaison détériorée est vendue au prix de 4 fr. l'hectolitre, soit pour les 1,000 hectolitres 4,000 fr. Quoique l'assuré perde véritablement les trois quarts, il ne sera point reçu à faire délaissement; la fortune de mer ne lui enlève, en effet, que la moitié, et le surplus de sa perte provient d'une baisse de prix dont l'assureur ne doit point lui garantir les chances purement commerciales.

Il faudra donc, en général, pour rechercher, s'il y a ou non détérioration des trois quarts, et lieu, par conséquent, à faire délaissement, écarter d'abord toute détérioration dont l'assureur ne serait pas tenu, celle,

par exemple, qui proviendrait du vice propre, pour tenir compte seulement de la détérioration survenue par fortune de mer; puis, sans aucun égard à la différence entre le prix que pouvait valoir la marchandise au temps de l'achat et du départ, et le prix auquel on la vendrait au temps et au lieu du reste ou de l'arrivée, fixer à un certain chiffre la valeur qu'elle aurait, n'importe en quel lieu, si elle était saine et en bon état; puis enfin déterminer, par rapport à ce prix originaire, quel qu'il soit, la dépréciation qu'elle doit subir à raison de sa détérioration matérielle. Le chiffre de cette dépréciation exprimera la quotité de la détérioration : si la somme qu'il représente égale au moins les trois quarts de la valeur attribuée à la marchandise en état sain, l'action en délaissement est fondée; s'il est moindre, l'assuré est réduit à l'action d'avarie qui s'exerce alors sous les franchises, et après les réductions convenues.

288. Dageville (1) soulève une autre question : il demande s'il est nécessaire, pour déclarer l'action en délaissement ouverte à l'assuré, à titre de perte ou de détérioration des trois quarts, que cette perte ou ce dommage procède d'un seul accident? ou bien si l'on doit lui accorder l'action toutes les fois qu'il est constant que, par fortune maritime, il a subi une perte ou une détérioration des trois quarts, soit que le dommage provienne d'un accident unique, soit

(1) T. III, p. 418.

qu'il reconnaisse pour cause une succession d'avaries, survenues toutes pendant un même voyage assuré, mais à diverses époques?

Aucune disposition dans la loi, aucun texte dans notre police, ne restreint la faculté de délaissement acquise à l'assuré sur facultés par la perte ou la détérioration matérielle des trois quarts, au cas où le dommage provient d'un accident unique. L'article 369 du Code, auquel la police se réfère, dit simplement que le droit de délaisser est acquis quand il y a perte ou détérioration égale au moins aux trois quarts de la valeur, et l'article 12 de la police ajoute seulement que cette perte ou cette détérioration doit être matérielle, et calculée indépendamment de toute espèce de frais. Il n'est point permis de faire une distinction que ni la loi ni la convention n'ont faite: nous croyons donc, avec Dageville, que tout assuré sur facultés qui justifiera que, pendant la durée de l'assurance, des fortunes maritimes ont détruit ou détérioré matériellement la chose assurée, à concurrence des trois quarts de sa valeur, sera fondé à faire délaissement, sans que l'assureur soit recevable à rechercher si le dommage provient ou non d'un accident unique; circonstance entièrement étrangère aux droits respectifs des parties.

289. Nous ne quitterons point la matière importante dont nous avons commencé l'étude, sans examiner à fond une décision assez récente, dans laquelle la cour souveraine nous paraît avoir commis une étrange méprise.

Suivant police du 4 février 1838, la réunion des assureurs particuliers de Granville assura au sieur Langlois 40,000 fr., à valoir sur 30,000 fr. espèces sonnantes, et sur quarante-trois barriques de sucre brut, estimées d'accord 12,900 fr., le tout chargé sur le navire *le Général-Foy*, capitaine Godefroy, pour le voyage de la Pointe-à-Pitre au Havre. L'assurance fut faite aux conditions ordinaires de la police.

Parmi ces conditions, il est essentiel de faire connaître celles rapportées dans les articles 1 et 10.

« Art. 1er. — Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changemens forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, tous arrêts...., et généralement tous accidens et fortune de mer. »

« Art. 10. — En aucun cas, sauf celui prévu par l'article 394 du Code commerce, le délaissement des facultés ne pourra être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration au moins des trois quarts, frais non compris.... »

Dans le cours du voyage, le navire *le Général-Foy* fut assailli par une violente tempête qui le fatigua tellement, qu'il dut être, après délibération, abandonné en mer avec tout son chargement, sauf 18,486 f. espèces, que l'on parvint à sauver. Le capitaine et l'équipage furent recueillis par le brick norwégien *l'Ursus-Minor*, dont la destination était pour Bordeaux.

Aussitôt que le sieur Langlois, propriétaire des

marchandises assurées, eut connaissance du sinistre, il en signifia le délaissement aux assureurs, qui l'acceptèrent pour les sucres; mais, à l'égard des espèces, le délaissement fut refusé, attendu qu'il y avait perte de moins des trois quarts.

Des arbitres furent nommés, qui décidèrent que le délaissement devait avoir lieu. — Appel.

La cour de Caen, par des motifs qu'il est inutile de donner, puisqu'ils sont reproduits avec plus d'étendue, soit dans le rapport de M. le conseiller Lasagni, soit dans l'arrêt que nous allons transcrire, jugea qu'il y avait dans l'espèce perte entière, et lieu par conséquent à faire délaissement.

Pourvoi en cassation.

Devant la cour souveraine, M. Lasagni, rapporteur, a présenté diverses observations. « D'après l'arrèt attaqué, a dit ce savant magistrat, quatre points sont constans: 1° l'assurance n'a pas compris le navire, mais seulement 30,000 fr. en argent, et 10,000 en sucre brut; 2° le navire a fait naufrage; 3° il y a eu sauvetage de l'argent au-delà des trois quarts; 4° la police d'assurance réserve expressément le délaissement pour la perte des trois quarts au moins; elle le réserve aussi pour la perte totale des objets assurés.

» L'arrêt attaqué, ayant, entre autres choses, reconnu qu'il y avait eu naufrage, et que l'argent recouvré l'avait été à l'aide du sauvetage, n'a-t-il pas fait une juste application de l'art. 369, C. com., § 2 et 6, et de l'art. 381, même Code, en considérant,

en droit, comme perdu à la suite de naufrage, tout l'argent assuré, et ainsi comme réalisé le cas de perte totale implicitement réservé pour le délaissement par la police d'assurance, à quelque somme que pût monter le numéraire recouvré par l'effet du sauvetage?

» Ne vous paraîtra-t-il pas, messieurs, que les textes invoqués par les demandeurs, et qui sont relatifs, soit à la simple perte ou détérioration des objets assurés, soit à la simple innavigabilité, demeurent étrangers à l'espèce?

» L'on oppose que, lors même que ce système serait vrai, le délaissement ne pourrait être admis que dans le cas où le navire aurait été assuré en même temps que la cargaison, et non pas au cas où, comme dans l'espèce, le navire seul, non assuré, a fait naufrage, et que les marchandises seules assurées ont été recouvrées avec perte de moins des trois quarts;

» Vous examinerez, messieurs, si l'on ne peut pas répondre que la circonstance de l'assurance ou de la non-assurance du navire ne change point la nature et les effets du naufrage aux yeux de la loi. Quand ce sinistre a lieu, la loi considère comme perdue toute la cargaison; seulement elle oblige le capitaine et les assurés à travailler au recouvrement des marchandises qui composent le chargement, et que la loi ne considère que comme des débris; aussi, loin de les priver du droit de délaisser, le leur conserve-t-elle expressément (art. 381). »

Après ces observations, et sur les conclusions conformes de M. Hébert, avocat-général, LA COUR :

» Attendn, en droit, que de la combinaison des articles 369 (deuxième et sixième alinéas) et 381 du Code de commerce, il résulte que, sur la demande en délaisement de la part des assurés vis-à-vis des assureurs, il ne faut pas confondre la perte ou la détérioration des objets assurés avec le naufrage du navire, quoique non assuré; qu'au premier cas le délaissement ne peut être fait que lorsque la perte ou la détérioration des mêmes objets va au moins aux trois qnarts, tandis qu'au second cas, les objets assnrés devant être considérés, aux yeux de la loi, comme totalement perdus, le délaissement peut être fait quand même ils auraient été, à l'aide du sauvetage, recouvrés au-delà des trois quarts;

» Qu'en effet, s'il en était autrement, il pourrait arriver qne le capitaine et les assurés, pour ne pas être privés du droit de délaisser, ne travailleraient point avec tout l'empressement possible au recouvrement des objets naufragés, au grand préjudice des assureurs eux-mêmes, qui en profitent;

» Et attendu, en fait, que, d'après les pièces et circonstances de la cause, et d'après l'interprétation de la police d'assurance et la volonté des parties, l'arrêt attaqué a décidé 1° que le navire *le Général-Foy*, non assuré, a fait naufrage; 2° que l'argent assuré a été recouvré, avec perte de moins des trois quarts, à l'aide du plus dangereux des sauvetages, qui même n'aurait point eu lieu sans le secours aussi imprévu qu'efficace du navire norwégien *l'Ursus-Minor*; 3° enfin que, si, dans la police d'assurance, les

parties ont expressément autorisé le délaissement pour la perte des espèces assurées au-delà des trois quarts, cas prévu par l'art. 394 du Code de commerce, elles l'ont formellement aussi autorisé pour la perte totale, et ainsi pour le naufrage, cas prévu par le deuxième alinéa de l'article 369 du même Code ;

» Attendu que, d'après ces faits, en décidant qu'il ne s'agissait point, dans l'espèce, de la perte plus ou moins grande des objets assurés, et ainsi d'avaries à rembourser par les assureurs, mais bien de la perte totale des mêmes objets à la suite du naufrage du navire, et que par conséquent les assurés avaient pu en faire le délaissement pour le compte des assureurs, l'arrêt attaqué a fait une juste application des art. 369 (deuxième et sixième alinéas) et de l'art. 381 du Code de commerce, sans violer les articles invoqués par les demandeurs en cassation, et qui sont étrangers à l'espèce ; — Rejette. »

Nous ne contestons point la vérité du principe qui sert de fondement à la singulière décision que nous venons de reproduire ; mais la cour nous paraît en avoir fait à la cause une application tout-à-fait hasardée.

Sans doute, il y a perte légale, perte présumée des facultés par la seule survenance de l'un des sinistres majeurs énumérés en l'article 369 du Code, et cela, quand même ce sinistre aurait, par un sauvetage inespéré, laissé les marchandises assurées dans un état de parfaite intégrité. Cette doctrine est vraie ; elle est celle de tous les auteurs, et nous tombons d'accord que

le seul fait de naufrage, par exemple, quel que soit d'ailleurs pour la cargaison le résultat du sinistre, donne au chargeur le droit d'en faire le délaissement, même quand le navire n'aurait pas été couvert par l'assurance. Aussi n'était-ce point là la question soumise à la cour : il s'agissait de savoir si, par l'article 10 de leur police (1), les parties n'avaient pas entendu déroger aux principes ordinaires, et exclure tout cas de délaissement des facultés, sauf le cas prévu par l'article 394, et le dernier de ceux énumérés en l'article 369, c'est-à-dire le cas de perte ou de détérioration des trois quarts.

Or, tout en convenant que l'absence du mot *matérielle*, dans l'article 10 de la police du Havre, donne à la clause une signification moins précise et moins nette, nous croyons qu'elle exprime avec une clarté suffisante une volonté qui se trouve méconnue par l'arrêt que nous nous permettons de critiquer.

Quel but et quel effet pourrait avoir la clause rapportée ci-dessus, si elle ne devait, par dérogation à l'article 369 du Code, empêcher l'action en délaissement des facultés de naître par le seul fait du naufrage, de l'échouement avec bris et des autres sinistres énumérés dans cet article? N'est-il pas d'une entière évidence que la police veut restreindre le nombre des cas de délaissement? Or, ce but qui est certainement celui de la clause, car elle ne peut en avoir d'autre, est

---

(1) L'assurance était faite sous l'empire de la police du Havre.

entièrement manqué, si, en soutenant avec l'arrêt que le mot *perte* doit s'entendre, et de la perte légale, et de la perte effective, on arrive à décider que toutes les fois qu'il y a sinistre majeur, la marchandise assurée fût-elle immédiatement et entièrement sauvée, il faut, même sous l'empire de la clause dont il s'agit, déclarer qu'il y a perte, et ouvrir en conséquence l'action en délaissement?

Il est incontestable que les rédacteurs de la police ont donné aux mots *perte ou détérioration*, le sens que leur prête l'article 369 du Code; or, cet article, qui ajoute le cas de *perte ou détérioration des trois quarts* à la liste des sinistres majeurs dont il fait des cas de délaissement, n'a certainement pas entendu parler d'une perte légale provenant de la seule survenance d'un sinistre majeur, mais bien d'une perte effective et réelle. En rédigeant l'article 10 de la police du Havre, comme en dressant l'article 12 de la nôtre, on a donc, la chose est évidente, des huit cas de délaissement autorisés par le Code (six dans l'article 369, et deux autres par les articles 375 et 394), voulu exclure les cinq premiers, et conserver seulement les trois autres.

Aussi, et, malgré l'assertion contraire de l'honorable conseiller sur le rapport duquel l'arrêt a été rendu, cette vicieuse décision est-elle isolée dans la jurisprudence de la cour de cassation (1).

---

(1) L'arrêt du 29 juin 1826, cité par le conseiller rapporteur, à l'appui de la décision qu'il a fait prévaloir, dispose dans une espèce toute différente, où il s'agissait d'un

Quant au danger que prévoit l'un des considérans de l'arrêt, de ralentir, par l'adoption d'une jurisprudence différente, l'empressement du capitaine et de l'assuré à travailler activement au sauvetage, car il est manifeste que la clause entendue dans le sens que nous lui prêtons peut leur enlever, par le sauvetage de plus du quart de la marchandise, l'action en délaissement, notre réponse est toute simple : les parties ont toujours le droit de déroger à la loi par des conventions particulières, pourvu que ces conventions ne blessent ni l'ordre public, ni les bonnes mœurs. Si les assureurs courent le danger dont la cour voudrait les garantir, c'est qu'ils ont voulu absolument le courir. Puisqu'ils ont eux-mêmes rédigé et maintenu la clause dans les termes qui viennent d'être cités, elle leur apporte, sans doute, plus d'avantages que d'inconvéniens.

290. Dageville, qui donne à la clause le sens que nous lui prêtons nous-même, la critique, cependant, avec une mauvaise humeur qui nous paraît passablement exagérée. Parmi les difficultés qu'elle soulève, suivant lui, et dont il trace une lamentable et longue énumération, la plupart ne sont point fondées.

Une seule nous paraît mériter l'attention. Si le naufrage du navire ne suffit point, sous l'empire de notre

---

délaissement fait après innavigabilité, déclarée dans le cas et suivant la forme prévus par l'article 394. Nous trouvons cependant dans Dageville, t. III, p. 427, un jugement arbitral conforme à la doctrine de l'arrêt du 29 décembre 1840.

article, pour donner à l'assuré sur facultés l'action en délaissement, s'il lui faut, pour obtenir cette action, justifier d'une perte ou d'une détérioration matérielle des trois quarts, l'assureur pourra-t-il toujours être condamné à accepter le délaissement, et à payer le montant de l'assurance, sur la seule justification du naufrage, et avant que le résultat du sauvetage puisse être connu ?

Répondre affirmativement, c'est décider, comme l'a fait la cour de cassation, que la présomption de perte légale des trois quarts résulte du seul fait de naufrage, et nous avons dit pourquoi cette décision nous paraît contraire à l'esprit et au texte de notre police ; répondre négativement, c'est faire naître une grave difficulté, car le sauvetage peut très-bien n'être pas immédiat. Si l'assuré, pour être recevable à faire délaissement, doit non seulement prouver le sinistre qui a occasionné la perte, mais justifier en outre que le sauvetage des trois quarts de la chose n'a pas eu lieu, combien de temps lui donnera-t-on pour faire cette preuve ? Et quel que soit le temps qu'on veuille accorder pour rapporter la preuve d'un sauvetage dont l'impossibilité absolue ne peut jamais être démontrée, puisqu'il s'agit d'établir un fait négatif, ne faudra-t-il point toujours finir par trancher la question au moyen d'une présomption de droit ?

La difficulté est sérieuse ; mais il est facile, à notre avis, de la résoudre, en posant ce principe de raison et d'équité, que le sauvetage n'est jamais présumable en lui-même. Si donc l'assuré rapporte la preuve d'un

naufrage ou d'un échouement avec bris, dont les circonstances n'indiquent point la probabilité, ou même, ce qui arrive parfois, la réalisation d'un sauvetage déjà pratiqué, nous ne doutons pas que les juges ne doivent prononcer le délaissement, en s'appuyant, non point sur la présomption légale de perte attachée par le droit commun, au seul événement d'un sinistre majeur, mais en fondant leur décision sur les présomptions nées du fait lui-même et des circonstances qui l'ont accompagné.

Si, au contraire, les pièces qui justifient de la survenance du naufrage indiquent, en même temps, d'une manière positive, que le sauvetage est déjà opéré, ou même simplement en voie de réalisation, nous croyons que le délaissement, et les condamnations qui en sont le fruit, ne peuvent être prononcés au profit de l'assuré, qu'à la charge par lui de donner caution, et sous la réserve pour l'assureur de faire plus tard, dans un délai fixé, la preuve complète d'un sauvetage supérieur au quart de la valeur assurée.

On nous accuserait à tort de jouer ici sur les mots; il y a une différence immense à poser en principe que, le sauvetage ne se présumant jamais par lui-même, la preuve du naufrage donne ouverture au délaissement chaque fois que les circonstances de ce naufrage n'indiquent point qu'un sauvetage a dû être opéré, et à professer, comme l'a fait la cour de cassation, que, même sous l'empire de notre article 12, le délaissement doit être prononcé sur la seule preuve de la survenance d'un sinistre majeur, et quelles que soient

les circonstances de sauvetage qui auraient accompagné ou suivi immédiatement le sinistre.

Le fait du naufrage n'est ici, selon nous, qu'une présomption ordinaire, sur le fondement de laquelle le juge, suivant sa conscience et ses lumières, peut accorder ou refuser le délaissement ; il devient, au contraire, dans la théorie que nous critiquons, une présomption *juris et de jure*, qui force la décision des tribunaux, sans que l'on puisse même la combattre.

Si, le délaissement admis, et le montant de l'assurance payé, sur la preuve faite par l'assuré et jugée suffisante d'une perte des trois quarts, une circonstance imprévue vient, après coup, compléter le sauvetage et réduire la perte à moins des trois quarts, devra-t-on dans ce cas annuller le délaissement ; et obliger l'assuré à restituer la somme reçue ? Non sans doute : ce serait revenir aux doctrines qui ont marqué l'enfance du droit maritime, porter une atteinte mortelle à la théorie du délaissement, et méconnaître des principes consacrés par l'expérience de trois siècles. Nous ne saurions reconnaître cette portée et cet empire à une simple clause dérogatoire au droit commun. Lorsque, sur la demande de l'assuré, les tribunaux compétens ont reconnu en fait, et contradictoirement avec l'assureur, qu'il y avait, à l'époque du jugement, perte ou détérioration des trois quarts ; lorsqu'en vertu de ce fait constaté, le délaissement a été prononcé aux termes de la convention et de la loi ; lorsque, soit par l'exécution, soit par le laps de temps nécessaire, la décision judiciaire a obtenu l'autorité de

chose jugée, c'est inutilement que l'assureur voudrait se fonder sur un sauvetage postérieur pour faire résoudre le délaissement ordonné.

Cette décision nous paraît incontestable; il ne peut donc subsister de difficulté que sur le point de savoir dans quelles circonstances et après quel délai les tribunaux doivent réputer le sauvetage terminé, et prononcer qu'il y a lieu ou non au délaissement. Nous reconnaissons volontiers que la solution de ce point de fait peut offrir, suivant les cas, de graves difficultés; mais il faut laisser à la prudence et à la conscience des magistrats le soin de les résoudre.

Nous regrettons que le tribunal de commerce de Bordeaux, devant lequel la question s'est présentée le 29 octobre 1841 (1), ne l'ait point décidée avec toute la clarté désirable. Nous croyons parfaitement fondé le jugement auquel nous faisons allusion, parce que, dans l'espèce, les documens produits par les assurés établissaient, en effet, une perte matérielle des trois quarts, sans que les assureurs, qui parlaient vaguement d'un sauvetage postérieur, en donnassent la moindre preuve. Le tribunal a donc bien fait, suivant nous, de décider que les conditions de fait, auxquelles l'article 12 de la police subordonne la faculté de délaisser les facultés pour perte des trois quarts, étaient réalisées; mais il nous paraît s'être écarté des principes, en posant, comme thèse de droit, que sous l'empire

(1) *Mémorial de Jurisprudence*, t. VIII, 1, p. 241.

d'une police qui exclut tout autre cas de délaissement des facultés que les cas des articles 375 et 394, et le cas de perte ou détérioration des trois quarts, on doit réputer survenu le dernier de ces trois cas, et donner l'action en délaissement, par cela seul que la survenance d'un naufrage ou de l'un des sinistres majeurs énumérés en l'article 369 du Code, fait *toujours* naître la présomption légale de perte.

Sans reproduire l'argumentation à laquelle nous nous sommes livré tout-à-l'heure, en examinant l'arrêt de cassation du 29 décembre 1840, sur les traces duquel il est visible que le tribunal a voulu s'engager, nous demanderons à quoi serviraient les restrictions contenues dans l'article 12 de la police, si toutes les fois qu'un sinistre majeur survient, l'assuré peut éluder ces restrictions, et faire délaissement, en invoquant la présomption légale de perte que le droit commun attache à ces sortes de fortunes de mer ?

Nous demanderons enfin comment il est possible d'admettre que notre article 12, qui ne veut autoriser le délaissement que sur la preuve d'une perte physique, matérielle, corporellement éprouvée par la marchandise assurée, ait entendu parler d'une perte *légale* ?

291. Moins rigoureuse que la police de Paris, la police bordelaise laisse subsister trois cas de délaissement du corps : 1° défaut de nouvelles ; 2° naufrage ; 3° innavigabilité causée par échouement avec bris ou par toute autre fortune de mer.

La rédaction du deuxième paragraphe de l'arti-

cle 12 de cette police rend nécessaire trois observations importantes.

292. La police de Bordeaux mentionne purement et simplement le défaut de nouvelles, comme devant ouvrir, sous son empire, l'action en délaissement du corps ; elle se réfère donc, pour le calcul des délais après l'expiration desquels le droit de délaisser faute de nouvelles est acquis à l'assuré, au mode indiqué par les articles 375 et 376 du Code, tandis que la police parisienne adopte un mode de calcul plus simple, plus favorable aux intérêts de l'assuré, et qui prévient, en outre, comme nous l'avons fait remarquer, t. II, n° 263, les difficultés que peuvent offrir les obscures définitions données par le législateur du voyage au long cours et du voyage ordinaire.

293. La police parisienne, généralement moins avantageuse à l'assuré que la police bordelaise, exclut expressément le délaissement du corps fondé sur l'innavigabilité relative (voir plus haut, t. II, n° 272 *bis*).

La police de Bordeaux, mettant d'une manière générale, et sans aucune distinction, l'innavigabilité au nombre des cas de délaissement du corps, autorise l'action en délaissement, quelle que soit l'espèce d'innavigabilité qui frappe le navire (1).

294. La troisième et dernière observation à laquelle donne lieu la rédaction du second paragraphe de l'article 12 de la formule bordelaise est plus grave.

---

(1) Tribunal de Bordeaux, 20 janvier 1840 ; *Mém.*, VII, 1, 49.

La formule parisienne dispose « que le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas d'innavigabilité absolue, *produite par naufrage, échouement avec bris, ou toute autre fortune de mer.* »

La police de Bordeaux s'exprime ainsi: « Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de *naufrage, d'échouement avec bris qui le rend innavigable, ou d'innavigabilité pour toute autre fortune de mer.* »

Il existe entre ces deux formules une première différence, sur laquelle aucune difficulté n'est possible. La police parisienne dépouille le naufrage et l'échouement avec bris du caractère de sinistre majeur que leur attribue le Code; elle leur enlève toute vertu particulière d'ouvrir l'action en délaissement; cette action, elle la réserve exclusivement au cas de défaut de nouvelles ou d'innavigabilité absolue. Cela n'est point douteux.

La police bordelaise, au contraire, maintient le naufrage au rang des sinistres majeurs; qu'il ait ou non causé l'innavigabilité, le naufrage, sous son empire, comme sous le droit commun, ouvre par lui-même l'action en délaissement du corps.

Tout cela est certain; mais que décide la police de Bordeaux sur l'échouement avec bris? dispose-t-elle exactement comme la formule parisienne? assimile-t-elle l'échouement avec bris à tout autre sinistre? fait-elle, en un mot, de l'échouement avec bris qui rend le navire innavigable, et de l'innavigabilité par toute autre fortune de mer, deux ou un seul et même cas?

Elle déroge au droit commun, dira-t-on peut-être,

en n'ouvrant pas l'action en délaissement sur la seule preuve d'un échouement avec bris, car elle exige, en outre, la preuve de l'innavigabilité; mais elle distingue cependant le cas d'innavigabilité, proprement dit, du cas d'échouement avec bris et innavigabilité, puisqu'elle laisse expressément à l'assuré le droit de faire abandon à ce dernier titre.

Il en résulte que l'assuré sur corps qui voudra puiser, dans l'échouement avec bris, le droit de faire délaissement, devra simplement, sous l'empire de cette clause, prouver l'innavigabilité, en la même forme et de la même manière que l'échouement lui-même; il ne sera tenu à aucune preuve négative du vice propre; on ne serait pas recevable, comme on le serait au cas de simple innavigabilité, à exciper contre lui de l'absence de certificat avant le départ; son délaissement étant fait à titre d'échouement avec bris, c'est-à-dire sur le fondement d'un cas réputé fatal, la présomption de vice propre qu'il lui faudrait avant tout renverser, s'il délaissait à titre de simple innavigabilité, ne saurait s'élever contre lui.

Quelque ingénieuse que puisse paraître cette théorie, nous la croyons plus subtile que bien fondée.

La police de Bordeaux dit positivement que l'échouement avec bris ne sera une cause de délaissement que lorsqu'il aura rendu le navire innavigable; elle oblige donc l'assuré à prouver non seulement l'existence de l'échouement avec bris, mais encore le fait d'une innavigabilité réellement produite par lui; cela n'est point contestable. Or, puisqu'il est

de principe que l'innavigabilité est toujours présumée provenir de vice propre, obliger l'assuré à prouver que l'échouement a causé l'innavigabilité, c'est énoncer, implicitement, nous l'avouons, mais avec une clarté suffisante à notre avis, que le navire, quoiqu'il ait échoué avec bris, est néanmoins présumé, jusqu'à preuve contraire, être devenu innavigable par une autre cause que le sinistre, c'est-à-dire par suite d'un vice propre. C'est imposer par conséquent à l'assuré, dans ce cas comme dans celui d'innavigabilité pour toute autre fortune de mer, l'obligation préalable de justifier du bon état du navire, soit au moyen d'un certificat de visite, soit par toute autre preuve.

Tout en regrettant la demi-obscurité que l'on peut trouver sur ce point dans la formule bordelaise, tout en conseillant même l'adoption de la rédaction précise et claire de la police parisienne, nous ne pouvons donc penser qu'il y ait entre leurs dispositions une véritable différence, et nous estimerions mal fondée la prétention de l'assuré qui voudrait, sous l'empire de la formule de Bordeaux, se dispenser, en cas de délaissement pour échouement accompagné d'innavigabilité, de justifier du bon état de son navire avant le départ.

295. La police bordelaise n'admet, comme la police parisienne, que trois cas de délaissement des facultés, et ces trois cas sont les mêmes : 1° le défaut de nouvelles; 2° le cas prévu par l'article 394 du Code, et 3° la perte ou détérioration matérielle des trois quarts.

296. Nous avons peu de chose à dire sur le premier et sur le dernier de ces trois cas.

Nous avons déjà fait remarquer un peu plus haut, n° 292, que la police de Bordeaux se réfère purement et simplement aux règles qui régissent, sous l'empire du droit commun, le délaissement pour défaut de nouvelles.

Quant au délaissement des facultés dans le cas prévu en l'article 394 du Code, nous devons nous borner à renvoyer le lecteur aux développemens donnés ci-dessus, n°s 276 et suivans.

297. Après avoir disposé, dans le premier alinéa de l'article 12, que le délaissement des facultés sera permis au cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou détérioration matérielle absorbera les trois quarts de la valeur, la formule bordelaise n'ajoute point, comme la formule parisienne, *qu'aucun autre cas, même celui de vente en cours de voyage*, ne donnera droit à faire délaissement.

Nous avons déjà dit, ci-dessus, n° 285, par quelles raisons nous nous rangions à l'avis de ceux qui pensent que, sous l'empire du droit commun, le cas de perte des trois quarts se réalise, chaque fois qu'une fortune de mer prive l'assuré des trois quarts de sa chose, quel que soit l'équivalent par lequel on pourrait la remplacer. Nous croyons donc que les dérogations au droit commun ayant besoin d'être expressément stipulées, le silence gardé par la police bordelaise doit s'interpréter en faveur des assurés, et que, sous son empire, toutes les fois qu'une fortune de mer, vente

en cours de voyage ou autre, aura dépossédé l'assuré de la totalité ou des trois quarts de sa chose, le délaissement en sera recevable et fondé.

La cour de Paris a cependant confirmé, par arrêt du 17 mars 1838 (1), une sentence arbitrale qui décide que, sous l'empire de la clause dont nous parlons, l'action en délaissement pour perte des trois quarts ne s'ouvre que sur la preuve faite d'une destruction ou d'une dégradation directement opérée par une cause étrangère à la puissance de l'homme, et *que ce serait équivoquer que de soutenir que la substance est perdue, parce qu'elle est convertie en argent.*

Nous ne croyons point qu'il faille s'arrêter à cette décision: la question qui nous occupe ne se trouvait soulevée devant la cour de Paris que d'une manière, en quelque sorte, incidente; il s'agissait au fond de savoir si les assureurs avaient ou non dû faire les avances d'un prêt à la grosse, dont le remboursement refusé par eux, avant réglement d'avaries, avait occasionné la vente des marchandises affectées à sa garantie, et la considération que les assurés n'avaient été privés de leur chose, après son heureuse arrivée, que, par suite de leur refus d'avancer la somme empruntée, paraît avoir entraîné l'opinion de la cour, beaucoup plus que la théorie de droit que nous persistons d'ailleurs à croire erronée.

L'article 369 du Code fait, du cas de perte ou de

---

(1) *Journal du Palais*, t. Ier, 1838, p. 536.

détérioration des trois quarts des effets assurés, un cas formel de délaissement : en ajoutant expressément que la perte de la détérioration doit être *matérielle*, et qu'elle doit se calculer indépendamment de tous frais quelconques, l'article 12 de la police bordelaise déroge à la loi commune, ou tout au moins, car les avis, nous l'avons déjà dit, varient sur ce point de doctrine, elle l'éclaire et l'explique dans le sens de ceux qui soutiennent que le Code a entendu parler d'une perte *corporelle*. Mais cette dérogation est la seule que la police fasse au droit commun; elle n'exclut point expressément, comme la formule parisienne, la vente faite en cours de voyage; or, puisqu'il est non seulement évident en raison, mais avoué par les adversaires mêmes de notre opinion, que la vente en cours de voyage, faite pour les besoins de l'expédition, a les caractères d'une fortune de mer, et que l'assureur doit en répondre (1), il ne reste plus, pour savoir si une telle vente constitue ou non le cas de délaissement qui nous occupe, qu'à voir si la marchandise vendue est matériellement, physiquement, perdue pour son propriétaire? Or, en vérité, nous croirions abuser de la patience du lecteur, si nous entreprenions de prouver autrement que par un appel au bon sens, qu'une marchandise vendue n'existe plus *physiquement* en la possession de son ancien propriétaire, et que le prix qui a été retiré de cette vente, avantageux ou

(1) Cassation, 9 février 1842, *Journal du Palais*, t. Ier, 1842, p. 509.

non, ce n'est point la question, n'est pas cette chose elle-même !

Article 13.

Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés, et à leur conservation.

298. En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'article 381 du Code de commerce impose à l'assuré l'obligation de travailler au recouvrement des effets naufragés, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu; il ajoute que, sur l'affirmation de l'assuré, les frais de recouvrement lui seront alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets sauvés.

Il est de doctrine et de jurisprudence que l'obligation, imposée à l'assuré pour les cas de naufrage et d'échouement avec bris, s'étend aussi aux autres cas de délaissement.

299. Notre article consacre le même principe, mais en faisant subir aux prescriptions de l'article 381 une importante modification.

Le Code oblige l'assuré à *travailler* au recouvrement : la police lui impose seulement le devoir de *veiller au sauvetage*. Le mandat conféré par le Code est donc plus étendu que le mandat donné par la police. L'assuré doit, aux termes de l'article 381, faire faire le sauvetage; il doit en ordonner les frais, et

l'excédant de ces frais, s'ils dépassent la valeur des débris, est supporté par lui sans répétition. Telle est du moins la doctrine presque unanime des auteurs, qui tous, excepté Dageville (1), voient dans l'article 381 une prescription impérieuse, à laquelle l'assuré doit obéir sous peine de dommages-intérêts (2), qui tous (3) laissent à son compte personnel l'excédant des frais sur le produit du sauvetage. Quelques-uns seulement (4), avec grande raison, suivant nous, excusent l'assuré de ne point entreprendre ce recouvrement, quand les frais doivent dépasser le produit présumé.

Notre article, en réduisant l'obligation de l'assuré au devoir de veiller au sauvetage et à la conservation des objets recouvrés, consacre l'usage habituellement suivi par les assurés qui, au lieu d'entreprendre directement le sauvetage, à leurs frais et risques, passent des marchés à forfait, en vertu desquels les sauveteurs prélèvent une quote-part des débris; par là ils se mettent eux-mêmes à l'abri du risque de faire des frais que laisserait à leur compte l'insuffisance possible du sauvetage.

La clause que nous étudions oblige donc l'assuré,

---

(1) T. III, p. 489.

(2) Boulay-Paty, t. IV, p. 310; Pardessus, t. III, p. 445; Émérigon, t. II, p. 235; Valin, t. II, p. 98.

(3) Boulay-Paty, t. IV, p. 312; Pardessus, t. III, p. 447; Valin, t. II, p. 99; Emérigon, t. II, p. 245.

(4) Estrangin, p. 178; Dageville, t. III, p. 489.

sous peine de dommages-intérêts, à veiller au recouvrement et à la conservation des objets assurés, en même temps qu'elle le dégage de toute obligation d'y faire travailler autrement qu'au moyen de marchés à forfait; ainsi, en prouvant l'impossibilité où il se serait trouvé de procurer le sauvetage à moins d'en entreprendre l'opération pour son compte et à ses frais, l'assuré échapperait, sous l'empire de la police, à toute action en indemnité que voudrait lui intenter l'assureur.

Le Code, au contraire, n'exige pas seulement de l'assuré qu'il veille au recouvrement des effets perdus, mais encore qu'il y travaille, c'est-à-dire que, faute de trouver des entrepreneurs à forfait, lui-même se fasse entrepreneur à ses propres périls. C'est cette dure obligation dont notre article a voulu clairement affranchir l'assuré. S'il est juste de considérer, en cas de sinistre, l'assuré comme mandataire de l'assureur, et de l'obliger, en conséquence, à donner sa peine et son temps au recouvrement et à la conservation des objets assurés, il le serait fort peu de le contraindre à entreprendre, à ses frais, des opérations de sauvetage qui pourraient lui donner souvent beaucoup de perte, et jamais aucun bénéfice.

Notre article dégageant l'assuré de l'obligation de faire aucun frais de sauvetage, il était inutile de reproduire dans sa rédaction la disposition de l'article 381, qui veut que la simple affirmation de l'assuré soit une justification suffisante des frais portés en compte aux assureurs.

Mandataire des assureurs dans les termes que nous venons de dire, l'assuré leur doit donc un compte du sauvetage opéré par ses soins ; mais l'action qui naît de ce mandat n'a rien de commun avec l'action en délaissement. Quelle que soit la conduite de l'assuré ; qu'il remplisse, fidèlement ou non, le mandat dont il est chargé ; qu'il ait, ou non, rendu ses comptes ; qu'il détienne encore, ou qu'il ait remis, soit les objets sauvés, soit le prix provenu de leur vente, les assureurs n'en doivent pas moins payer immédiatement le montant de la somme assurée, sans pouvoir puiser aucune exception dilatoire dans les droits que leur donne la qualité de mandataire conférée par notre article à l'assuré (1).

Article 14 (2).

Les avaries grosses se règlent indépendamment des avaries particulières, sans aucune cumulation, et sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée

---

(1) Émérigon, t. II, p. 236 ; Pardessus, t. III, p. 446 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 314.

(2) ARTICLE 14 DE LA POLICE DE BORDEAUX.

Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée ; elles se règlent indépendamment des avaries particulières, et sans aucune cumulation.

La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

pour les voyages de long cours, et de deux pour cent pour ceux de grand et de petit cabotage.

La partie de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

300. Les commerçans du moyen-âge nommaient *l'avere, l'aver, lo haver*, ou au pluriel, *los avers, los havers*, les marchandises chargées à bord des navires ; ce que nous appelons aujourd'hui les *facultés*, ou le chargement (1).

A la même époque, certains droits que le capitaine était obligé de payer à l'entrée ou à la sortie des ports, devaient être, suivant l'usage du temps, supportés par les propriétaires des marchandises, proportionnellement à la part de chacun dans l'entier chargement. Il était donc nécessaire de tenir un compte exact, qui répartît entre les divers chargeurs les sommes payées ainsi pour eux. On appela ce compte, compte de l'*aver*, compte d'*avere*, et, par la suite, compte d'*ava-*

---

(1) *Consulat de la mer*, chap. 150-195, 152-197 ; Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 166, 167 et 171.

Assises des Bourgeois, chap. 41 et 42 ; *ibid.*, t. IV, p. 276 et 277.

Statut de Marseille, liv. IV, chap. 20 et 21 ; *ibid.*, t. IV, p. 275 et 276.

Capitulare nauticum de Venise de 1255, chap. 107 et 108 ; *ibid.*, t. V, p. 52 et 53.

rie (1), c'est-à-dire, en réalité, compte de contribution.

Ce mot d'avarie a donc été originairement synonyme de *contribution*, et c'est, en effet, l'acception dans laquelle l'emploie encore de nos jours une vieille formule usitée dans les connaissemens : « *Vous me paierez mon fret à raison de......., avec les* AVARIES, *suivant les us et coutumes de la mer.* » L'ordonnance de 1681 et le Code de commerce ont pareillement traduit par les mots : *du jet et de la contribution*, l'intitulé du titre VIII de l'ordonnance des Villes Anséatiques de 1614, qui porte pour rubrique : *Du jet et de l'*HAVAREY. Tel est encore le sens que les lois et les jurisconsultes d'Angleterre donnent au mot *average*.

Plus tard, quand le contrat d'assurance fut devenu d'une pratique journalière, le mot *avarie* reçut une nouvelle acception, et il signifia les dommages dont l'assureur était tenu à l'égard de l'assuré ; plus tard, enfin, on a désigné par ce mot tout dommage quelconque, garanti ou non par les assureurs (2) ; c'est la signification que lui prête l'article 397 du Code de commerce.

301. Toute dépense extraordinaire faite pour le navire ou pour les marchandises, conjointement ou séparément, tout dommage survenu au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et leur départ

(1) *Assises des Bourgeois*, chap. 42 ; Pardessus, *ibid.*, t. II, p. 277.

(2) *Guidon de la mer*, chap. V, art. 107 ; Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 387.

jusqu'à leur retour et leur déchargement, sont réputés avaries.

Toute avarie n'est donc pas à la charge de l'assureur, et le titre XI du Code de commerce, si mal à propos intercalé entre le titre des assurances et le titre XII qui comprend à tort sous une même rubrique le *jet* et la *contribution*, n'est nullement destiné à régir les droits réciproques de l'assureur et de l'assuré ; il s'applique exclusivement, au contraire, aux rapports des chargeurs entre eux et avec le propriétaire du navire : c'est une observation qu'il importe de ne point perdre de vue.

302. Les avaries se divisent en deux classes : avaries grosses ou communes ; avaries simples ou particulières.

Les articles 400 et 403 du Code de commerce contiennent l'énumération démonstrative et non limitative, le premier des avaries grosses, le second des avaries particulières.

« Les avaries grosses, ajoute le premier de ces articles, sont, en général, les dommages soufferts volontairement, et les dépenses faites d'après délibérations motivées pour le bien et salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

» Les avaries particulières, dit, à son tour l'article 403, sont, en général, les dépenses faites et les dommages soufferts pour le navire seul ou pour les marchandises seules, depuis leur départ et chargement jusqu'à leur retour et déchargement. »

Malgré la précision et la simplicité de la double définition que nous venons d'emprunter à la loi elle-même, de sérieuses difficultés se sont élevées sur l'application des articles 400 et 403 du Code de commerce.

303. Le cadre dans lequel nous devons enfermer notre travail nous défend de discuter les nombreuses questions qui peuvent naître sur cette matière importante; nous nous bornerons à indiquer brièvement deux des plus graves.

L'article 403 du Code classe, au rang des avaries particulières, « les dépenses résultant de toute relâche occasionnée, soit par la perte fortuite des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, etc., causée par tempête ou autre accident de mer, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer. »

On s'est demandé si, malgré cet article, les avaries dont l'énumération précède, ne pouvaient point quelquefois présenter le caractère d'avaries grosses?

Une voie d'eau met en péril, à la fois, le navire et la cargaison; le capitaine, après délibération motivée de l'équipage, fait une relâche volontaire, à l'effet de décharger le navire, et de fermer la voie d'eau; des frais considérables d'entrée et de sortie, de déchargement, de magasinage, de loyers et de nourriture de l'équipage, sont la suite de cette relâche : faut-il voir dans ces dépenses des avaries communes? faut-il leur reconnaître, au contraire, le caractère d'avaries particulières?

La relâche, dira-t-on, a été faite volontairement,

en vue du salut commun, après délibération motivée de l'équipage; n'est-ce point là le caractère certain auquel le législateur veut que l'on reconnaisse infailliblement l'avarie grosse? L'article 403 se compose de deux parties distinctes : l'une qui énumère par voie de démonstration, en manière d'exemple, les cas principaux d'avarie particulière; l'autre qui pose le principe général, et qui indique, avec autant de précision que le fait l'article 400 pour les avaries communes, le caractère distinctif de l'avarie particulière.

On ne doit pas interpréter isolément ces deux alinéa; l'article ne forme qu'un seul et même ensemble, et le premier paragraphe doit s'expliquer, se commenter et s'éclaircir par le second. Il ne faut donc point s'attacher exclusivement à la question de savoir si la relâche était ou non occasionnée par la nécessité de réparer une voie d'eau. Pour décider si les frais qu'elle entraîne sont ou ne sont point des avaries particulières, il faut rechercher si la nécessité de réparer la voie d'eau était ou non une nécessité de salut commun.

Le devoir du navire est de transporter les marchandises; il doit, à ses frais et risques, accomplir ce devoir, et, par conséquent, toutes les dépenses nécessaires, comme tous les dommages éprouvés, pour l'accomplissement de cette obligation, sont des avaries particulières. Oui! mais il est des voies d'eau, même causées par pure fortune de mer, qui exposent, non seulement le navire, mais encore la marchandise, à des périls si graves, si voisins, si urgens, qu'une relâche im-

médiate peut devenir indispensable au salut commun. Si donc, en pareille occurrence, le capitaine, après délibération motivée, conduit le navire au port le plus proche, et s'occupe immédiatement de réparations sans lesquelles il est visible que la cargaison périrait avec le navire, n'est-il pas évident que cette relâche, faite volontairement, en vue du salut commun, ne peut, sans injustice, être classée au rang des avaries particulières?

A toutes ces objections nous n'avons à faire qu'une seule réponse : les articles 400 et 403 combinés ont posé, chacun dans le paragraphe qui les termine, des principes invariables et rigoureux. Les dépenses, auxquelles l'article 400 commande de reconnaître le caractère d'avaries grosses ne sont point rangées par le législateur dans cette classe d'avaries, parce qu'elles intéressent à la fois le navire et la cargaison, mais bien suivant qu'elles ont été faites volontairement, ou forcément, en vue du salut commun. Ainsi l'on fait jet pendant une tempête pour alléger le navire ; ainsi on coupe des mâts, on abandonne une ancre, on achète ou on loue les services extraordinaires d'un pilote; tous ces actes occasionnent une perte ou entraînent des dépenses; mais ces dépenses et ces pertes, ce n'est point la fortune maritime qui en est la cause, elle en est tout au plus l'occasion ; c'est la volonté, c'est l'intelligence, c'est la main de l'homme, qui les détermine et les réalise. A ce signe infaillible du concours de la volonté humaine, on reconnaît avec certitude l'avarie grosse ; partout, au contraire, où le dommage qui né-

cessite la dépense est une pure fortune maritime, un véritable sinistre qui n'a point ce caractère de *remède extrême* volontairement consenti, auquel se fait reconnaître l'avarie grosse, les frais occasionnés par ce dommage demeurent comme le dommage lui-même, dont ils sont la conséquence immédiate, au rang des avaries particulières.

Peu importe que le dommage à réparer intéresse, fût-ce également et au même titre, le navire et les facultés ! Cette circonstance ne donne point à la dépense le caractère d'avarie grosse; car, encore une fois, l'essence de cette sorte d'avarie c'est d'être causée par la volonté de l'homme, tout comme la marque caractéristique de l'avarie simple, c'est de résulter exclusivement d'un cas fortuit.

Il est facile d'appliquer ces principes à la question particulière qui nous occupe. Toute voie d'eau, cela est évident, met plus ou moins la cargaison en péril; la cargaison est toujours intéressée à ce qu'une voie d'eau soit fermée; et à ce compte, non-seulement les frais de la relâche, mais les réparations elles-mêmes, devraient figurer parmi les avaries grosses. Vous insistez ; la relâche, dites-vons, est volontaire ! Quand cela serait exact, quand on ne pourrait point vous dire que la décision de faire relâche était forcée par un cas fortuit réalisé, par la préexistence d'une avarie indépendante de la volonté de l'homme, on vous répondrait que vous faites confusion sur le moment où doit intervenir la volonté humaine, pour que l'avarie ait le caractère d'avarie grosse. La dépense volontaire

dont parle l'article 400, et qu'il assimile au dommage causé par la main de l'homme, n'est point la dépense faite pour réparer un cas fortuit, mais la dépense à laquelle se soumet d'avance la volonté commune, en ordonnant et en réalisant l'avarie qui va la rendre nécessaire. Quand cette dépense est résolue, elle n'est pas encore nécessaire et forcée, sans quoi elle cesserait d'être volontaire. Au moment où on la délibère, l'avarie qui emploiera les fonds votés, pour ainsi parler, n'existe pas encore; il peut être indispensable de la produire, il peut être sage de s'en abstenir; la question est pendante; le danger la pose, la raison, l'expérience, l'intérêt la discutent, la volonté commune la résout. Voilà l'avarie grosse! Mais lorsqu'un sinistre est survenu, à l'improviste, sans être ni provoqué ni consenti, ni même prévu; quand la voie d'eau est béante, quand il faut à tout prix faire relâche ou laisser périr navire et cargaison, la volonté humaine, étrangère au sinistre, le demeure évidemment à la dépense indispensable pour le réparer; la relâche est fortuite comme sa cause; les frais qu'elle rend nécessaires ne sont en réalité qu'une conséquence forcée de l'avarie antérieure, et la même raison qui défend de ranger en avarie commune les frais de la réparation elle-même, commandent de classer en avarie particulière les frais de la relâche, préliminaire indispensable de ces réparations!

Vous convenez vous-même que si le péril n'était pas urgent, si la perte de la cargaison n'était pas imminente, les frais de relâche, aussi bien

que ceux de réparation, devraient rester au compte de l'armateur, obligé, dites-vous avec nous, d'exécuter, à ses risques et périls, le transport de la marchandise, obligé, par conséquent, de maintenir le navire en état d'opérer ce transport. Vous dites vrai; mais entre les deux hypothèses que vous créez, et que nous acceptons, d'une relâche urgente dans l'intérêt commun, et d'une réparation à peu près indifférente à la cargaison, ne voyez-vous donc pas que vous tracez une ligne imaginaire? La loi dit-elle que la seule communauté de danger donnera le caractère d'avarie grosse aux dépenses faites pour éviter le péril, quand ce péril provient d'un cas purement fortuit? y a-t-il beaucoup de sinistres qui puissent frapper le navire sans menacer la cargaison? et si votre raisonnement est valable, quelles avaries ne seraient point avaries grosses? Encore une fois, le législateur a parlé : ce n'est point la dépense faite pour éviter un péril commun, mais la dépense faite, pour réparer un dommage volontairement consenti, en vue du salut commun, que les articles 400 et 403 du Code de commerce ont mis au nombre des avaries communes; toute autre dépense demeure donc avarie particulière!

Nous croyons, en conséquence, devoir décider avec la cour de cassation (1), dont la jurisprudence toute-

(1) 2 décembre 1840, *Journal du Palais*, t. Ier, 1841, p. 136; mais contr. de la même cour, 19 fév. 1834, *ibid*, t. XXVI, p. 181. Voir aussi *Mém.*, t. IX, p. 5, un autre arrêt du 2 août 1841, mais qui ne décide pas la question.

fois vacille encore, avec la cour de Bordeaux (1), quoiqu'elle n'ait pas eu l'occasion de s'expliquer catégoriquement, mais contre la décision de la cour de Caen (2) et l'avis des tribunaux de Marseille (3) et de Bordeaux (4), que les frais d'une relâche occasionnée par la nécessité de réparer une voie d'eau fortuite doivent toujours être classés comme avarie particulière (5).

304. Mais ici se présente une difficulté d'un ordre inférieur, sur laquelle se partagent et se contredisent deux grandes cités maritimes, Bordeaux et Marseille. La délibération préalable dont parle l'article 403 du Code est-elle une formalité substantielle? ou bien ne faut-il voir en elle qu'un mode de preuve, et ses effets se réduisent-ils à constater qu'en fait la dépense avait véritablement les caractères nécessaires pour être portée en avarie grosse?

Le tribunal de Marseille professe cette dernière opinion, et il décide que toutes les fois qu'une avarie

---

(1) 18 novembre 1839, *Mémorial*, t. II, 1, p. 134. Voir aussi : Rouen, 3 mai 1827, et Aix, 15 février 1828, *Journal du Palais*, t. XXI, p. 414 et 1174.

(2) 20 novembre 1828, *Journal du Palais*, t. XXII, p. 364.

(3) Voir *Journal de Marseille*, t. V, p. 12; t. VI, p. 76; t. X, 1, p. 52; t. XII, 1, p. 5.

(4) 31 août 1835, *Mémorial*, t. III, 1, p. 5; 29 avril 1839, *ibid*, t. VI, 1, p. 192.

(5) Les auteurs ne sont point d'accord sur cette question : Émérigon, t. Ier, p. 607; Pardessus, t. III, p. 213, combattent notre avis; Boulay-Paty, t. IV, p. 636, le partage.

quelconque, réparation de voie d'eau ou autre, est faite volontairement et en vue du salut commun, elle doit être classée en avarie grosse, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter à l'absence d'une délibération préalable (1).

Nous ne sommes point de cet avis. Nous ne pensons pas assurément, et ceux qui attribuent cette prétention aux défenseurs de notre opinion, leur prêtent gratuitement une erreur que personne n'a jamais professée, nous ne pensons pas qu'il suffise d'une délibération préalable pour donner à une avarie le caractère d'avarie grosse; personne n'a jamais soutenu qu'il dépendît du caprice d'un capitaine de ranger à volonté une avarie parmi les avaries grosses, ou parmi les avaries particulières.

Mais, nous ne pouvons croire non plus que la délibération, si expressément prescrite par l'article 403, soit une forme indifférente, dont le capitaine puisse impunément se dispenser. Sans doute, la délibération ne suffit point à elle seule pour donner à la dépense faite le caractère d'avarie commune, et le droit de critiquer cette délibération et de faire redescendre parmi les avaries particulières les dépenses qu'on aurait voulu, mal à propos, classer au rang des avaries grosses, appartient à tous les intéressés; mais nous voyons dans cette délibération une garantie efficace contre la mauvaise foi du capitaine ou de l'armateur,

---

(1) Voir *Journal de Marseille*, t. XX, II, p. 42, en note.

et nous ne pensons point qu'ils puissent se permettre capricieusement d'en omettre la formalité (1).

Toutefois, ce serait tomber dans une exagération dangereuse que de vouloir, toujours et en toute occurrence, faire de la délibération préalable une obligation absolue. Les règles sont faites pour les cas ordinaires, et nul n'est tenu à l'impossible. Si la gravité des circonstances exigeait une action immédiate, assez rapide et assez prompte pour qu'elle dût précéder toute espèce de délibération, nous ne pouvons croire que le sacrifice exécuté en vue du salut commun fût impitoyablement classé en avarie particulière, faute d'avoir rempli une formalité qu'une force majeure rendait inexécutable. C'est ici le lieu d'appliquer les principes posés par Émérigon en matière de jet (2).

305. Considérées sous un autre rapport, les avaries sont de deux sortes : les unes qui résultent purement et simplement des événemens de mer, et qui menacent, à peu près également, toute espèce de marchandise, par le fait seul de leur embarquement ; les autres, qui, provenant aussi de fortune maritime, frappent cependant de préférence ou avec plus d'étendue certaines marchandises.

Ainsi le naufrage, la prise, l'échouement avec bris, le feu, sont des sinistres auxquels sont égale-

(1) Bordeaux, 18 novembre 1839, *Mémorial*, t. VI, 1, p. 134 ; tribunal de commerce de Bordeaux, 29 avril 1839, *ibid*, p. 192.

(2) T. Ier, p. 593.

ment exposées, et presque avec les mêmes risques, toutes les espèces de marchandises. De telles avaries affectent, par exemple, à peu près au même degré, un chargement de fer et un chargement de sucre; au contraire une simple voie d'eau qui laissera pénétrer la mer dans la cale, ne causera à des marbres qu'un dommage insignifiant, et détruira entièrement des sels et des sucres.

Il est donc des risques plus ou moins grands, suivant l'espèce et la nature des choses assurées, et par conséquent, le prix moyennant lequel l'assureur consent à courir ces risques varie aussi suivant l'espèce de la chose assurée. Cette variation peut consister ou dans l'élévation du taux de la prime convenue, ou dans une restriction apportée à l'étendue du risque lui-même.

306. L'usage s'est introduit de maintenir la prime au même taux, quelle que soit l'espèce du risque assuré, en sorte que l'assurance des marchandises les plus faciles à s'avarier se fait au même prix que l'assurance des objets que leur nature n'expose guère qu'aux chances des sinistres majeurs; mais l'équilibre se rétablit, entre les unes et les autres, au moyen de *retenues ou franchises* stipulées dans la convention, ainsi que nous le verrons en expliquant les articles 18, 19, 20 et 21 de notre police; c'est-à-dire que, par dérogation au principe naturel du contrat d'assurance qui oblige l'assureur à payer à l'assuré une exacte indemnité du dommage survenu par fortune maritime, l'assureur ne doit rembourser la perte éprouvée qu•

sous la déduction d'une quotité stipulée à l'avance.

307. Indépendamment des franchises conventionnelles, dont nous venons d'expliquer brièvement le but et l'effet, et qu'il appartient aux parties de régler par l'accord de leur volonté, l'usage s'est introduit de bonne heure, dans la plupart des législations, de n'ouvrir à l'assuré l'action en réparation du dommage survenu à sa chose, que dans le cas où ce dommage est assez fort pour que les frais de la demande ne soient pas hors de proportion avec son objet.

Cet usage, déjà consacré par l'ordonnance de 1681, est reproduit et sanctionné par l'article 408 du Code de commerce.

« Une demande pour avarie n'est point recevable, dit cet article, si l'avarie commune n'excède point un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée. »

Le seul but de l'article 408 étant de prévenir des contestations dont l'objet n'aurait pas assez d'importance, soit pour mériter les frais d'un procès, soit pour occuper l'attention des magistrats, il ne faut pas voir, dans la disposition de cet article, une franchise proprement dite, mais simplement une fin de non recevoir contre certaines demandes. Ainsi donc, lorsque le dommage dépasse un pour cent de la valeur, non seulement l'action en avarie devient recevable, mais encore elle s'exerce pour la totalité du dommage. Ce n'est en aucune façon un droit de retenue que l'article in-

troduit en faveur des assureurs, c'est plutôt comme une espèce de condition suspensive apportée à l'exercice de l'action de l'assuré, en sorte qu'aussitôt cette condition réalisée par la survenance d'un dommage excédant un pour cent de la valeur, l'assuré peut en demander la réparation entière, complète, sans aucune franchise, sans aucune réduction.

308. Mais, sur ce point, la plupart des polices d'assurance dérogent au droit commun, et convertissent la disposition de l'article 408 en stipulation d'une véritable franchise, absolue et permanente, dont la quotité varie suivant les divers usages des places maritimes.

Ainsi notre article 14, en stipulant que les avaries grosses *ne seront jamais remboursées* que sous la déduction d'un pour cent pour les voyages de long cours, et de deux pour cent pour les voyages de grand et de petit cabotage, refuse bien, comme le Code, toute action à l'assuré, si l'avarie n'excède pas ce chiffre, mais déroge, en outre, à l'article 408, en ajoutant que, même au-dessus de cette limite, l'action en dommage, devenue recevable, ne pourra s'exercer que sous la même retenue.

309. L'article 408 du Code veut que la quotité d'un pour cent se calcule pour les avaries grosses sur la valeur cumulée du navire et des marchandises, et, pour les avaries particulières, sur la valeur du navire ou des facultés prises à part. On s'est demandé quelle serait la base de cette valeur? Sera-ce la valeur au lieu du départ? sera-ce la valeur au lieu d'arrivée?

L'article 339 du Code de commerce décide bien qu'entre l'assureur et l'assuré la valeur doit être convenue, ou, à défaut, fixée par le prix courant au temps et au lieu du chargement; mais l'article 417 dispose qu'en matière d'avarie grosse et de contribution, la répartition des pertes et des dommages doit se faire, à la fois, sur les objets jetés et sur les objets sauvés, à proportion de la valeur qu'auraient eue les premiers, et qu'ont effectivement les seconds, au lieu et au temps du déchargement.

Lequel de ces deux principes devra donc régler les rapports de l'assureur et de l'assuré, quand les marchandises auront été, ou sacrifiées dans l'intérêt commun, ou grevées d'une contribution?

Puisqu'il est certain que l'assureur doit à l'assuré l'exacte indemnité du dommage éprouvé, mais ne lui doit rien au-delà de cette indemnité, n'est-il pas équitable, et conforme aux principes, que l'assureur rembourse purement et simplement à l'assuré la part contributoire de celui-ci aux avaries grosses?

Le principe de la contribution aux avaries grosses, c'est que le navire et le chargement ne forment qu'une seule et même masse, dont les divers propriétaires, solidaires les uns des autres, en face du danger commun, doivent supporter, chacun proportionnellement à sa part d'intérêt, le dommage encouru pour le salut de tous.

En conséquence, lorsqu'il s'agit de répartir, sur chacun, le dommage éprouvé pour le salut commun, on suppose présentes pour la contribution les marchan-

dises sacrifiées ; on les estime à la valeur qu'elles auraient eue au lieu du reste, si elles étaient arrivées à bon port ; on évalue sur la même base les marchandises sauvées. Ces valeurs établies, on fait masse des pertes éprouvées pour le salut commun, et l'on *régale*, suivant une vieille expression du droit maritime, cette perte, sur tous les intéressés au navire et au chargement, au prorata de leur intérêt. La part que chacun supporte dans cette contribution constitue la perte réelle et définitive qu'il éprouve.

Il semblerait donc naturel, au premier coup d'œil, que chaque assuré demandât, à son assureur, simplement le remboursement de sa part contributoire, puisque sa perte est précisément égale à cette part.

Cela ne pourrait même souffrir de difficulté, si les objets soumis à la contribution conservaient au lieu du déchargement, sauf l'augmentation naturelle du fret dont il suffirait de tenir compte, précisément la valeur qu'ils avaient au temps et au lieu du chargement : la somme réclamée par l'assuré, et due par l'assureur, serait toujours égale à la part contributoire.

Ainsi, par exemple, dix intéressés ont chacun exposé une somme de 100,000 fr., valeur convenue, ou calculée au lieu du chargement ; le total des pertes éprouvées pour le salut commun monte à 100,000 fr. ; il est évident que cette perte, répartie sur tous les chargeurs proportionnellement à leur intérêt, constituera pour chacun une perte individuelle de 10,000 fr. ; que celui qui aura perdu tout son chargement recevra neuf fois 10,000 fr., et que chacun des neuf autres ayant payé

10,000 fr. se trouvera réduit, comme le premier, de 100,000 fr. à 90,000 fr.; et, supposé que les objets assurés conservent au lieu du déchargement la valeur qu'ils avaient au départ, il est encore sans difficulté que chacun aura perdu 10 pour cent de la valeur assurée, et devra répéter de son assureur une indemnité du dixième, égale précisément à sa part de contribution.

Mais il peut arriver, il arrive presque toujours, que la valeur au lieu du déchargement diffère en moins ou en plus de la valeur au lieu du départ.

Si la chose assurée vaut plus cher au lieu du déchargement qu'au lieu du départ, l'assuré est intéressé à faire régler l'assurance sur la même base que la contribution, et à demander une indemnité égale à sa part contributoire; dans l'hypothèse inverse, c'est l'assureur qui voudra payer le dommage sur le pied de la valeur au lieu du déchargement.

Dix intéressés auront exposé chacun 100,000 fr., valeur convenue, ou valeur au lieu du départ; pendant la traversée, le chargement de l'un d'eux, dixième de la valeur totale, aura été sacrifié au salut commun; la contribution s'ouvre; estimée au lieu du déchargement, chaque part vaut 150,000 fr. au lieu de 100,000. Le chargement perdu sera donc également (art. 417) évalué 150,000 fr.; chaque intéressé supportera le dixième de la perte totale, soit 15,000 fr.; celui dont les marchandises auront été perdues, recevra neuf fois 15,000 ou 135,000 fr., et supportera comme les autres une perte de 15,000 fr., égale au

dixième de la valeur de sa chose au lieu du déchargement.

L'assureur qui ne lui a garanti que l'heureuse arrivée d'une valeur de 100,000 fr., devra-t-il lui rembourser cette perte de 15,000 fr.? L'assuré pourra-t-il, en recevant, par l'effet de la contribution, 35,000 fr. de plus que la valeur par lui mise en risque, réclamer de son assureur l'indemnité d'une perte qui n'a d'existence réelle qu'en regard de la valeur au lieu du déchargement? N'est-il pas évident que la différence entre la valeur au lieu du départ et la valeur au lieu du déchargement constitue un bénéfice? et si l'assureur remboursait en totalité cette prétendue perte de 15,000 fr., ne paierait-il point l'indemnité d'un bénéfice perdu, plutôt que l'indemnité d'un dommage souffert?

D'un autre côté, décidera-t-on que l'assureur ne sera tenu à aucune indemnité, parce que les 135,000 francs, dans lesquels la contribution aura fait rentrer l'assuré, représentent et au-delà la valeur mise en risque? Il en résulterait que l'assureur se trouverait soustrait à l'obligation de garantir l'assuré de l'effet des sinistres de mer!

Autre hypothèse.

Dix intéressés ont chacun exposé une somme de 100,000 francs, valeur convenue; un des chargemens a été sacrifié au salut commun. La contribution est ouverte; mais la chose de chacun des intéressés ne vaut plus, estimation faite au lieu du déchargement, que 70,000 au lieu de 100,000 fr.; le dixième,

sacrifié pour le salut des neuf dixièmes sauvés, sera donc aussi porté à 70,000 fr., et la part contributoire de chacun sera de 7,000 fr. L'assuré dont le chargement a péri recevra donc, des neuf autres, 63,000 fr., et perdra sur la valeur assurée 37,000 fr. L'assureur qui lui a garanti l'heureuse arrivée de la valeur assurée, soit de 100,000 fr., sera-t-il tenu de lui rembourser cette somme de 37,000 fr.? ou bien, le calcul de la somme due par l'assureur se fera-t-il dans le rapport de la perte matériellement éprouvée à la valeur calculée au lieu du départ, sans aucun égard au cours du lieu du déchargement?

L'ancienne jurisprudence attestée par Émérigon (1), défendue, même après la publication du Code, par Vincens (2), et surtout par Dageville (3), qui fait de longs et, à notre avis, d'inutiles efforts pour la justifier, admettait qu'en matière d'avaries grosses les relations de l'assureur et de l'assuré se réglassent par les mêmes calculs, et sur le même pied que les relations des co-chargeurs entre eux, de telle sorte que le réglement d'avarie grosse fixait, à la fois, et du même coup, la part contributoire de chacun des intéressés, et le chiffre de la somme due par chaque assureur; l'assuré ne pouvait jamais, en conséquence, réclamer qu'une indemnité égale à la somme dont le grevait le résultat de la contribution.

---

(1) T. II, p. 2.
(2) T. III, p. 289.
(3) T. IV, p. 155.

Tout en reconnaissant que cette manière de procéder (1) dérogeait au principe fondamental, qui veut qu'en matière d'assurance le calcul de la perte se fasse sur la valeur au lieu du départ, on la justifiait par la réflexion plus ou moins exacte que la différence entre les prix au lieu du départ et les prix au lieu d'arrivée étant avantageuse tantôt à l'assuré tantôt à l'assureur, les cas favorables compensaient les cas défavorables.

Sous le Code, les auteurs (2) ont généralement décidé que les rapports de l'assureur et de l'assuré se réglaient par les principes posés dans l'article 339, tandis que les rapports des intéressés au navire et au chargement étaient régis par le principe de l'article 417 ; que la valeur garantie par l'assureur était exclusivement la valeur attribuée à la chose par la convention, ou par le prix courant du lieu de départ ou de chargement; qu'il fallait s'attacher, pour déterminer les droits respectifs de l'assureur et de l'assuré, non point au chiffre de la somme que la contribution met à la charge de chacun des intéressés, puisque ce chiffre est calculé sur la valeur, au lieu du déchargement, des choses sauvées ou perdues, mais uniquement au chiffre de la quotité de perte matérielle, que cha-

---

(1) Émérigon, t. II, p. 2.

(2) Boulay-Paty sur Émérigon, t. II, p. 5 et 6, et *Cours de droit maritime*, t. IV, p. 471; Pardessus, t. III, p. 422; Bousquet, *Dictionnaire des contrats et obligations d'assurance maritime*, t. Ier, p. 151.

cun d'eux se trouve supporter, par rapport à la masse de la perte matérielle totale (1).

Ainsi, par exemple, dans les trois hypothèses que nous avons tour à tour examinées, l'assureur paierait uniformément une même somme de 10,000 fr., parce que la perte totale étant du dixième des choses sujettes à contribution, chacun des intéressés se trouve, en fait, avoir perdu le dixième de la valeur qu'il a fait assurer.

Au premier cas, le chargeur contribuerait donc de 10,000 fr., et recevrait pareille somme de son assureur;

Au second cas, la dette contributoire serait de 15,000 fr., et la dette de l'assureur de 10,000 fr., l'assuré restant à découvert de 5,000 fr.

Au troisième cas, le chargeur contribuerait de 7,000 fr., et en toucherait 10,000 de son assureur.

310. La même difficulté se reproduit sur l'article

---

(1) La jurisprudence n'est pas unanime sur cette question; elle paraît néanmoins sanctionner la doctrine à laquelle nous nous rangeons. On peut consulter, dans le sens de notre opinion, les arrêts suivans: Aix, 30 août 1822, omis par les recueils, mais rapporté par Boulay-Paty sur Émérigon, t. II, p. 5; Bordeaux, 11 juillet 1826; *Journal du Palais*, t. XX, p. 678; Cassation, 16 février 1841; *Journal du Palais*, t. Ier, 1841, p. 531, et 9 février 1842; *ibid.*, t. Ier, 1842, p. 509. Paraissent contraires: Cassation, 21 avril 1830; *ibid.*, t. XXIII, p. 391 et 392; Bordeaux, 20 mai 1833, *ibid.*, t. XXV, p. 486.

408 (1), quand il s'agit de fixer la manière de calculer le rapport de l'avarie particulière, éprouvée par le navire, ou par le chargement, avec la valeur assurée. On peut demander également ce qu'il faut entendre par ces mots de l'article : « *La valeur du navire et des marchandises* » ? Est-ce la valeur au lieu du départ ? Est-ce la valeur au lieu et au temps du déchargement ?

Les principes que nous posions brièvement, tout-à-l'heure, en matière d'avarie grosse, décident la question. L'assurance du bénéfice espéré est formellement interdite ; entre l'assureur et l'assuré, la valeur de la chose, quand elle n'est pas convenue, est la valeur au lieu et au temps du départ, parce que l'assureur doit demeurer entièrement étranger à la différence de valeur qui résulte du transport de la chose, différence qui constitue, précisément, le bon ou le mauvais succès de la spéculation dont il lui est défendu de couvrir les périls. Peu importe donc qu'en matière de contribution un principe particulier règle les parts contribu-

---

(1) Nous ne pouvons nous dissimuler ce qu'il y a d'étrange, et de peu satisfaisant pour la raison, dans un mode de calcul qui oblige l'assureur tantôt à payer plus, tantôt à payer moins, que la somme perdue par l'assuré. Quelque parti que l'on prenne, on se heurte contre une antinomie qui ne saurait disparaître que par l'introduction dans le Code de commerce d'une disposition qui, remplaçant l'article 339, prescrirait de calculer *toujours* la perte de l'assuré, sur la valeur de la chose au temps et au lieu du déchargement.

toires sur le pied de la valeur au lieu du déchargement, ce calcul ne saurait servir à déterminer les droits réciproques des assureurs et des assurés. Qu'il fixe, et détermine irrévocablement entre eux, la quotité de la perte matérielle qui a donné lieu à contribution, cela n'est contesté par personne; mais, au-delà de cette détermination, le réglement des avaries grosses est sans influence entre l'assureur et l'assuré. L'assureur peut soutenir qu'on a eu tort de porter en avarie grosse des pertes et des dommages qui constituaient une avarie particulière; il n'est pas lié, vis-à-vis de l'assuré, par les concessions que celui-ci a, mal à propos, faites ou obtenues; il l'est moins encore par la somme à laquelle s'élève la part de l'assuré dans la contribution. Quelle somme, par rapport à la valeur convenue, représente la quotité de perte matériellement subie par l'assuré? Telle est la seule question qui doive se poser entre l'assureur et l'assuré, soit en matière d'avarie grosse, soit en matière d'avaries particulières.

311. Telle est aussi la solution adoptée par notre article 14 : en décidant que la franchise d'un ou de deux pour cent sous laquelle seront remboursées les avaries grosses, se calcule sur la valeur assurée, il prévient, ce nous semble, toute difficulté. Qu'il s'agisse de rechercher si le dommage excède ou non un pour cent; qu'il s'agisse de déterminer la somme due par l'assureur, comme indemnité de la perte supportée par l'assuré, dans une contribution pour avaries grosses, ce sera donc toujours la valeur assurée, et non la

valeur au lieu du déchargement, qui devra servir de base au calcul (1).

312. Une dernière remarque avant de continuer l'examen de notre article. M. Pardessus enseigne (2) que « lorsqu'il y a plusieurs assureurs par la même police, le calcul d'un pour cent dont parle l'article 408 s'établit sur l'intérêt total..... » Il ajoute « qu'il en serait de même quand les assurés seraient distincts, si c'était la même police et le même assureur. » Boulay-Paty reproduit (3) cette décision.

Nous dirons, en expliquant l'article 15 de la police, pourquoi nous ne saurions embrasser complètement cet avis; il nous suffira, pour le moment, de noter que lorsqu'il s'agit d'avarie grosse, l'article 408 du Code, auquel la police ne fait sur ce point aucune dérogation, disposant que la franchise d'un pour cent doit se calculer sur la valeur cumulée du navire et des

---

(1) C'est par une conséquence éloignée, mais logiquement déduite du principe que les rapports de l'assureur et de l'assuré se déterminent par des règles tout-à-fait différentes de celles qui fixent les droits des intéressés à la contribution, que la cour royale de Bordeaux a décidé, le 27 mars 1839, que l'assuré tout à la fois propriétaire du navire et des facultés, peut poursuivre le paiement des dommages dus par ses assureurs sur un réglement d'avarie grosse simulé, dressé par lui-même, mais dûment justifié, et ce, devant le tribunal du domicile de ses assureurs. (*Mémorial de jurisprudence commerciale*, t. VII, 1, p. 33.)

(2) T. III, page 423.

(3) T. IV, p. 510.

marchandises, et l'avarie grosse devant se répartir sur tous les intéressés au navire et au chargement, il est évident que la pluralité des assurés ou des assureurs n'est d'aucune considération. En effet, il y a ici véritablement société entre tous les intéressés, armateurs et chargeurs, pour payer l'avarie, et, chacun la supportant proportionnellement à sa part d'intérêt, il est visible que, si la perte totale est, relativement à la masse totale des valeurs contributives, dans le rapport de plus d'un pour cent, la perte particulière de chaque intéressé sera dans le même rapport à l'égard de sa part d'intérêt; ainsi donc point de difficulté quand il s'agit du paiement d'une avarie grosse : la franchise d'un et de deux pour cent doit se calculer sur l'intérêt total, soit qu'il y ait un ou plusieurs assureurs, soit qu'il y ait un ou plusieurs assurés compris dans la même police. Nous verrons plus tard quelle modification on doit faire subir à ce principe, quand il s'agit de régler, entre assureurs et assurés, le paiement des avaries particulières.

313. Si la précaution prise par notre article de stipuler que la retenue d'un et de deux pour cent se calculera sur la valeur assurée, est de nature à prévenir de nombreuses difficultés, la clause qui dispose que les avaries grosses se régleront toujours indépendamment des avaries particulières, et sans aucune cumulation, n'est pas moins prudente.

Il existe, en effet, deux modes de calculer les franchises sous lesquelles se remboursent, soit les avaries grosses, soit les avaries particulières, et ces deux

modes donnent des résultats fort différens. Sur quelques places, à Anvers par exemple, à Amsterdam, à Bruxelles, à Rotterdam, on cumule les avaries grosses et les avaries simples, et on les rembourse, si l'avarie ainsi cumulée dépasse la limite de la franchise. Sur la plupart des autres places de commerce, au contraire, et notamment sur toutes nos places françaises, les assureurs ont le soin de stipuler, afin de prévenir toute méprise et toute contestation, que les franchises sur avaries grosses se calculeront et se retiendront séparément, et sans cumulation avec les avaries particulières.

Voici un exemple qui fera mieux sentir la différence des résultats donnés par les deux modes de calcul.

Nous supposons qu'un chargement d'une valeur de 1,000 fr. ait éprouvé trois pour cent d'avarie grosse, et trois pour cent d'avarie particulière (les choses assurées étant de la première des classes énumérées par l'article 20 de la police).

Puisqu'aux termes de l'article 14 les assureurs ne paient en avarie grosse que l'excédant d'un ou de deux pour cent, l'assuré qui a perdu trois pour cent par avarie grosse ne sera remboursé que des deux tiers de sa perte. Sur 1,000 fr., il a perdu, par avarie grosse, 30 fr.; déduction faite de un pour cent, soit de 10 fr. pour retenue, il touchera donc de son assureur la somme de.................................... 20f

Réglons maintenant l'avarie particulière : elle est, avons-nous dit, de trois pour cent,

A reporter... 20f

Report...	20f
c'est-à-dire de 30 fr. pour 1,000 fr.; mais, aux termes de l'article 20 de la police, l'assureur n'est tenû de rembourser que l'excédant de ce chiffre; aucune action n'est donc ouverte à l'assuré, qui ne recevra aucune indemnité pour avarie particulière, ci.........	*Mémoire.*
Total reçu par l'assuré........	20f
Le résultat du réglement, fait séparément, des deux espèces d'avaries, laissera donc, dans l'espèce, l'assuré qui a perdu en réalité trois pour cent par avarie grosse, et trois pour cent par avarie particulière, en tout six pour cent, soit sur une valeur assurée de 1,000 fr.......................................	60f
à découvert de quatre pour cent, ou de......	40f
et n'obligera l'assureur à payer en tout que deux pour cent, soit........................	20f
Somme égale........	60f

Si au contraire, et toujours dans la même espèce, on cumule les avaries, on obtient les résultats suivans :

Trois pour cent d'avarie grosse et trois pour cent d'avarie particulière, en tout six pour cent de perte sur 1,000 fr. de valeur assurée, soit.........	60f
A payer par l'assureur l'excédant de trois pour cent, *maximum* de retenue, soit sur 1,000,	30f
Découvert pour l'assuré.....................	30f

au lieu de 20 fr. C'est un pour cent que gagne l'assureur et que perd l'assuré.

On doit comprendre maintenant l'empressement avec lequel les assureurs ont, presque partout, interdit le calcul et le réglement des avaries par cumulation.

La différence des résultats est bien plus grande encore, lorsqu'au lieu de payer l'excédant d'une retenue conventionnelle, les assureurs sont obligés, une fois la limite de la franchise convenue dépassée, de payer la totalité de l'avarie. Voici les résultats que présenteraient, sous l'empire d'une police qui ne convertirait pas, comme le fait la nôtre, la franchise conventionnelle en une véritable retenue, les deux modes de calcul appliqués à l'espèce dont nous avons fait l'hypothèse.

Au premier cas (avarie grosse de trois pour cent avec franchise de un pour cent, avarie simple de trois pour cent avec franchise de trois pour cent), l'assureur ne devrait payer, et l'assuré ne toucherait que trois pour cent d'avarie grosse, la limite au-delà de laquelle l'avarie simple serait exigible n'étant point dépassée.

Le calcul fait avec cumulation donnant, au contraire, une avarie totale de six pour cent, excédant, par conséquent, et la franchise sur avaries grosses, et la franchise sur avaries particulières, l'assureur paierait la totalité du dommage, c'est-à-dire six pour cent.

La différence des deux modes de calcul, qui, sous l'empire de notre police, n'est que de un ponr cent en faveur de l'assureur, serait de trois pour cent sous l'empire des polices qui ont laissé à cette espèce de franchise son caractère primitif, sans la convertir en retenue fixe.

314. Le deuxième paragraphe de notre article dispose « que la portion des avaries grosses incombant au fret, ne sera jamais mise à la charge de l'assurance sur corps. »

Trois arrêts, l'un de la cour de Rennes, rendu le 7 mai 1823 (1), les deux autres, émanés de la cour d'Aix, le 1er février 1827 (2) et le 24 juin 1829 (3) ont, sans doute, engagé les assureurs à introduire, dans leurs polices, cette clause, singulière peut-être au premier abord, mais dont la justesse et l'équité se révèlent bientôt, après un examen attentif.

On sait qu'anciennement, avant l'ordonnance de 1681 (4), quand il s'agissait d'établir une contribution pour avaries grosses, l'armateur avait la faculté de contribuer, ou pour tout son navire ou pour tout son fret, à son choix. Il résultait de cette coutume, comme le fait très-justement remarquer Valin (5), que l'armateur faisait toujours contribuer celle des deux valeurs qui se trouvait la moins forte, et gardait pour lui, exempte de contribution, la plus consi-

---

(1) *Journal du Palais*, t. XVII, p. 1093.

(2) *Ibid.*, t. XXI, p. 110.

(3) *Ibid.*, t. XXII, p. 1174; jugé de même par le tribunal de Marseille, le 6 avril 1824, Dageville, t. IV, p. 39.

(4) *Jugement d'Oléron*, art. 8, Pardessus, *Lois Maritimes*, t. Ier, p. 329; *Guidon*, chap. V, art. 21, *ibid*, t. II, p. 392.

(5) Sous l'article 7 du titre de la contribution et du jet, t. II, p. 195 et 196.

dérable ; injustice manifeste, puisque, le principe de la contribution étant le paiement de la perte au prorata de l'intérêt mis en risque, l'armateur se trouvait toujours supporter une part d'avarie proportionnellement inférieure à sa part d'intérêt.

Le fret étant considéré, avec raison, comme représentant, outre un bénéfice espéré, les frais d'armement, de gréement, de mise dehors, les vivres, avances et loyers de l'équipage, et aussi la détérioration du navire par l'effet de la navigation, le législateur de 1681 crut juste de changer le mode de contribution usité avant lui, et, par l'article 7 du titre VIII *du jet et de la contribution*, il disposa que l'armateur contribuerait à la fois pour le navire et pour le fret, mais seulement pour la moitié de chacune de ces deux valeurs. Il considéra que le fret représentant la dépréciation que le navire, tout armé et tout équipé au moment du départ, se trouve avoir subie, au lieu et au temps du déchargement, par l'effet même du voyage, la moitié de ce fret, plus la moitié du navire, donne aussi exactement que possible la valeur totale de l'intérêt de l'armateur au temps et au lieu du déchargement. En effet, si le navire a naturellement perdu de sa valeur primitive, il a, par contre, acquis un fret qui compense, et au-delà, cette diminution.

Cette disposition, passée toute entière dans l'article 401 du Code de commerce, a donné lieu à quelques assureurs de soutenir que le fret ne pouvant, aux termes de l'article 347, devenir l'objet d'aucune assurance, ils ne devaient indemniser l'assuré sur

corps que de la moitié de la perte que mettait à sa charge une contribution aux avaries grosses. « Nous n'avons assuré, disaient-ils, et nous ne pouvions légalement assurer que le navire; puisque le navire ne contribue que pour la moitié de sa valeur, nous ne devons rembourser à l'assureur sur corps que la moitié de sa part contributoire, car une moitié de cette part est à la charge du fret, dont nous ne saurions répondre. »

Cette prétention a été rejetée par les trois arrêts cités plus haut. Les cours de Rennes et d'Aix ont établi, avec beaucoup de force et de raison, que le fret n'est pas appelé en contribution, en tant que fret, mais uniquement comme accessoire du navire, comme représentant la portion de valeur que le navire est présumé avoir perdue, par l'effet du voyage et par l'anéantissement des vivres, avances et loyers, grâce auxquels le voyage a pu s'effectuer. De ces prémisses incontestables, elles ont conclu que les assureurs ne pouvaient, en aucune façon, s'appuyer, ni sur la disposition de l'article 401, qui fait contribuer le navire et le fret, chacun pour moitié, ni sur l'article 347, qui prohibe l'assurance du fret à faire, pour soutenir qu'ils ne doivent payer que la moitié de perte, mise par la contribution à la charge de l'assuré sur corps; elles ont démontré que l'assureur doit à l'assuré l'exacte indemnité de toute perte fortuite, éprouvée par le navire; que la contribution pour avarie grosse ne se répartit point sur trois intérêts : le navire, le fret, et les marchandises, mais sur deux inté-

rêts seulement : les marchandises et le navire ; que la valeur contributive du navire, pris par opposition aux facultés, égale la moitié de la valeur intrinsèque du corps, au lieu du déchargement, plus la moitié du fret ; qu'en un mot, l'assureur sur corps doit indemniser l'assuré de toute la portion d'avarie grosse qui n'est point supportée par le chargement, sans pouvoir exciper de l'article 401 pour laisser à la charge de l'assuré une quotité quelconque de cette perte.

On ajoutait enfin, aux excellentes raisons dont nous venons de présenter succinctement l'analyse, une considération décisive. Le projet primitif du Code de commerce reproduisait, sans y rien changer, la rédaction de l'article 3 du titre *des avaries*, de l'ordonnance, qui, sans parler du fret, déclarait simplement que l'avarie grosse serait supportée par le navire et par les marchandises. La cour de cassation fit remarquer qu'il convenait d'appliquer, au cas d'avarie grosse, le mode de répartition prescrit pour le cas de jet, et d'exprimer que le navire contribuerait pour la moitié du fret et pour la moitié de sa propre valeur, rédaction conforme, au surplus, à la jurisprudence adoptée sous l'empire de l'ordonnance. Il fut fait droit à cette observation ; à la place du mot *navire*, qui se trouvait dans la première rédaction, on mit ces autres mots : *La moitié du navire et du fret*. L'intention du législateur devient dès-lors évidente ; les mots : « La moitié du navire et du fret » n'ont été substitués au mot : « navire », dans la rédaction de l'article 401,

que pour satisfaire au vœu de la cour de cassation : or cette cour n'entendait point établir une règle entre les assurés et les assureurs ; elle voulait seulement appliquer, au cas de contribution pour avarie grosse, le mode d'évaluation du navire prescrit au titre du jet et de la contribution, et mettre enfin dans la loi ce qui était déjà d'une jurisprudence constante.

Tous ces principes, professés aussi fort clairement par Boulay-Paty (1), nous paraissent parfaitement justes, et nous verrons tout-à-l'heure que la disposition finale de notre article n'y porte aucune atteinte.

315. Une réflexion, bien naturelle cependant, paraît avoir échappé, soit aux cours qui ont rendu les arrêts plus haut cités, soit à Boulay-Paty lui-même, auquel il est visible qu'elles ont emprunté leur doctrine, et une bonne portion de leurs argumens.

Puisque les rapports entre l'assureur et l'assuré sont réglés, on l'a vu plus haut (2), par des principes tout différens de ceux qui régissent les rapports des intéressés appelés en contribution ; puisque la valeur sur laquelle se calcule la dette de l'assureur envers l'assuré est la valeur au lieu de départ, ou plus habituellement la valeur convenue, tandis que la valeur sur laquelle s'établit la quotité de la contribution, est la valeur au lieu du déchargement, qu'importe à l'assureur, qu'importe à l'assuré, que l'avarie grosse se régale, comme dit l'ordonnance, sur la demie du na-

---

(1) T. IV, p. 464 et suivantes.
(2) Numéro 309, t. II, p. 124.

vire et du fret? Toute la question est de savoir dans quelle proportion l'avarie grosse frappera l'assuré sur corps; c'est dans cette même proportion que l'assureur devra l'indemniser; non sur la valeur au lieu du déchargement, mais sur la valeur au lieu et au temps du départ. Ainsi, par exemple, si la contribution a frappé le navire, ou, pour dire plus juste, la moitié du navire et la moitié du fret, dans la proportion du dixième de leur valeur au lieu du reste, l'assureur, sans avoir à s'inquiéter de la somme effective que représente ce dixième, devra payer à l'assuré le dixième de la valeur assurée du navire.

Boulay-Paty, et les cours d'Aix et de Rennes, nous semblent, au contraire, avoir raisonné dans l'hypothèse où l'assureur devrait payer, à l'assuré, précisément la somme dont la contribution aurait grevé celui-ci; supposition dans laquelle il est nécessaire, en effet, de décider si l'assureur doit ou non supporter la portion d'avarie incombant au fret. Cette nécessité, au reste, n'existe pas, sous l'empire de notre police, qui veut formellement que l'indemnité due par l'assureur soit calculée sur la valeur assurée. La demie du navire et la demie du fret étant forcément atteintes par la contribution dans la même proportion, et cette proportion, relevée sur l'une des deux indifféremment, ne devant servir qu'à déterminer une proportion pareille entre la valeur convenue du navire et l'indemnité due par l'assureur, ni l'assuré, ni l'assureur n'ont à s'inquiéter, pour régler leurs rapports, de la somme effective que supporte dans la contri-

bution, soit la demie du navire, soit la demie du fret.

316. Mais alors quel but peut avoir la disposition que nous examinons? Un but fort légitime : notre article veut simplement prévenir chez l'assuré la prétention inverse de la prétention que les arrêts plus haut cités ont condamnée chez les assureurs. Nos assureurs veulent bien payer, en la calculant sur la valeur assurée du navire, une quotité de dommage proportionnelle à la quotité que la contribution met à la charge de l'assuré, en la calculant sur la valeur de la demie du navire et du fret prise au lieu du reste; mais ils entendent ne rien payer au-delà. Ils ont donc voulu enlever à l'assuré tout prétexte de soutenir que, payant, en sus d'une contribution sur le navire, une contribution sur le fret, le paiement offert et calculé par les assureurs sur la valeur du navire au temps et au lieu du départ ne présente pas une indemnité suffisante du dommage éprouvé.

Tel est à notre avis le sens de la clause qui vient d'être examinée, telle est sa portée. On en reconnaîtra toute l'équité, si l'on veut bien se souvenir que la valeur du navire au lieu du départ, et, pour dire plus juste, la valeur convenue portée dans la police, représente, habituellement, non seulement la valeur intrinsèque de la coque, mais en outre les frais d'armement, de gréement, de victuailles, les avances et les loyers de l'équipage, en un mot la mise dehors; toutes choses que l'armateur peut perdre par fortune de mer, toutes choses qui, détruites par la consommation même qui s'en fait à proportion de l'avancement

du voyage, doivent être reproduites, ou, plutôt, représentées par le fret.

De même que la perte totale du navire, à quelque époque du voyage qu'elle survînt, obligerait l'assureur d'en payer le prix à l'assuré, sur le pied de la valeur convenue, en sorte que ce paiement rendrait, à l'assuré, non seulement la valeur intrinsèque de la coque, mais les frais de mise dehors dans lesquels l'aurait fait rentrer, en cas d'heureuse arrivée, le fret qui les représente, de même, quand le navire est frappé d'une contribution, l'assureur, sans regarder à la manière dont cette contribution se répartit entre le navire et le fret, non plus qu'au chiffre de la somme effective qu'elle met en réalité à la charge de l'un et de l'autre, ne doit s'occuper que du rapport proportionnel entre le chiffre de cette contribution et le chiffre de la valeur de la demie du navire, estimé au lieu d'arrivée, parce que lui-même doit payer une indemnité proportionnelle sur la valeur assurée, c'est-à-dire sur une valeur qui comprend, non seulement la valeur du navire en lui-même, mais aussi la valeur des frais d'armement dont le fret, nous le répétons, est destiné à devenir la représentation.

Or, en payant ainsi, sur une valeur assurée qui comprend, et la valeur intrinsèque du corps, et les frais de mise dehors, une somme qui est à cette valeur ce que la somme payée pour la demie du navire, en vertu de la contribution, est elle-même à la valeur de cette moitié du navire, estimée au lieu de l'arrivée, l'assureur paie évidemment tout ce qu'il s'est engagé

à payer; il paie le dommage, indivisément sur le navire et sur le fret, car la valeur donnée au navire dans la police représente et le navire nu et les frais de mise dehors. Si l'on venait, en outre, après que l'assureur a payé cette somme, soutenir qu'il n'a versé que la moitié de sa dette, et lui demander une autre somme pour la portion d'avarie incombant au fret, il est évident qu'on lui demanderait de payer double une perte qu'il ne doit payer qu'une seule fois.

En un mot, et pour nous résumer, si, en cas de contribution pour avaries grosses, l'obligation de l'assureur sur corps devait se borner à rembourser purement et simplement à l'assuré sa part contributoire, la disposition de notre article serait souverainement injuste, ou, tout au moins, elle constituerait (le champ des conventions est illimité) une étrange et considérable dérogation aux principes généraux de la matière; car, exciper des termes des articles 401 et 347, comme on l'a fait devant la cour de Rennes, pour soutenir que l'assureur ne doit payer que la moitié de la somme pour laquelle contribue l'assuré sur corps, sous le prétexte que moitié de cette somme incombe au fret, et que le fret n'est pas assuré, c'est évidemment aller, sinon contre le texte, tout au moins contre l'esprit de la loi, et certainement contre la volonté clairement exprimée du législateur. Mais puisque l'obligation de l'assureur sur corps n'est pas de rembourser simplement à l'assuré sa part contributoire, mais bien de lui payer, comme l'y oblige notre police, sur le pied de la valeur convenue du navire, une

somme proportionnelle à sa part de contribution, l'équité de notre clause devient manifeste, et l'on s'explique aisément comment, en présence d'une jurisprudence dont il serait si facile d'abuser contre eux, les assureurs français se sont hâtés de stipuler, en faveur de leurs droits, une garantie indispensable.

Un exemple achèvera de faire comprendre notre pensée.

Nous supposons qu'au moment du départ la coque d'un navire vaille 40,000 fr.; que les frais d'armement, de gréement, d'avitaillement, les avances pour salaires et loyers, la mise dehors, en un mot, s'élève à une somme de 60,000 fr.; le navire sera donc assuré pour une valeur agréée de 100,000 fr. (1). Il fait par hypothèse 120,000 de fret. Une contribution pour avarie grosse a lieu; la part à supporter par chaque contribuable est du dixième de la valeur au lieu du reste.

Usé par le voyage, ses frais de mise dehors consumés en partie, le navire ne vaut plus que 80,000 fr.; mais les 120,000 de fret acquis par lui représentent avec bénéfice, et les frais consommés, et l'usure causée par la navigation. Le navire contribuera donc pour le dixième de la demie de sa valeur au lieu du reste, soit, puisqu'il ne vaut plus que 80,000 fr.; pour 4,000; le fret contribuera aussi pour le dixième de sa demie, soit pour 6,000; en tout 10,000 fr. L'assureur, dont la dette se calcule sur la base de la valeur assurée, paiera, d'a-

(1) Dans la pratique, la somme assurée excède habituellement de quelque chose la valeur intrinsèque.

près notre article, le dixième de 100,000 fr., c'est-à-dire pareille somme de 10,000 fr. Il faudrait, au contraire, qu'il en payât 11,000, si, au chiffre de sa dette calculée sur la moitié de la valeur du navire, on devait ajouter la portion d'avarie incombant au fret.

317. Les dispositions de l'article 14 de la police de Bordeaux, quoique énoncées dans un ordre différent, sont littéralement conformes à celles de la police parisienne ; mais le taux de la retenue exercée est beaucoup plus considérable sous l'empire de la seconde que sous celui de la première. La formule bordelaise déduit uniformément, quel que soit le voyage, un pour cent de la valeur assurée, tandis que les assureurs parisiens retiennent un pour cent quand le voyage est de long cours, et deux pour cent quand il est de grand ou de petit cabotage.

Art. 15.

Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de trois pour cent de la valeur assurée.

318. Cet article déroge doublement au droit commun. L'article 408 du Code de commerce dispose que nulle demande pour avarie particulière n'est recevable, si le dommage n'excède un pour cent de la valeur de l'objet endommagé, d'où la conséquence, consacrée par la jurisprudence, que si le dommage dé-

passe cette limite, l'assureur doit rembourser la totalité de l'avarie, sans aucune réduction.

Notre article convertit d'abord en une retenue fixe, et toujours opérée par l'assureur, à son profit, que la perte excède ou non le taux convenu, la franchise dont l'article 408 du Code ne fait qu'une fin de non recevoir contre les demandes d'un intérêt trop faible pour valoir les frais d'un procès; de plus, il élève, d'un à trois pour cent, la quotité de cette retenue. De telle sorte que, sous l'empire de notre police, l'assureur ne paie rien, si l'avarie particulière n'excède pas trois pour cent de la valeur assurée, et que cette limite dépassée, il ne paie que l'excédant.

319. La disposition que nous examinons prévient, enfin, toute difficulté sur la manière de calculer la valeur de l'objet avarié, en substituant à la rédaction ambiguë du Code qui dit « la valeur de l'objet endommagé », cette expression claire et nette « la valeur assurée. » Or, comme nous l'avons dit plus haut, t. Ier, n° 129, la valeur assurée est ordinairement une valeur convenue par la police, et, à défaut de convention, elle serait, aux termes de l'article 339 du Code, la valeur au lieu et au temps du chargement.

320. En commentant l'article précédent de notre police, nous avons renvoyé, sous l'article 15, l'examen d'un passage de M. Pardessus, où il est dit expressément : « Lorsqu'il y a plusieurs armateurs par la même » police, le calcul d'un pour cent s'établit sur l'intérêt » total. Ainsi, par une même police, Pierre a assuré à » Paul, 30,000 f. de marchandises, Jacques, 20,000 f.,

» René, 10,000 fr.; l'avarie est de 590 fr. Comme » elle n'excède pas 600 fr., qui seraient un pour cent » de 60,000 fr., montant total de la police, il n'y a » pas d'action en avarie. Il en serait de même quand » les assurés seraient distincts, si c'étaient la même » police et le même assureur (1). »

Ce passage renferme, à notre avis, une erreur, ou tout au moins une vérité incomplète. L'auteur semble y poser en principe que, quels que soient le nombre et la qualité des assureurs et des assurés qui figurent dans une même police, quelle que soit même la diversité des intérêts ou des valeurs assurées qui s'y trouvent exprimés, la seule circonstance de l'unité de police oblige à calculer la franchise d'un ou de trois pour cent sur le total des sommes assurées.

Cela nous paraît inexact. D'abord, une même police peut contenir plusieurs contrats parfaitement distincts, dans leur cause, dans leur objet et dans leurs effets. Plusieurs assurés, propriétaires de marchandises distinctes, peuvent être couverts, séparément chacun, par un ou par plusieurs assureurs, dans une même police; un seul assuré peut, en se faisant couvrir par un seul assureur, distinguer les diverses espèces de marchandises qu'il expose en risque, et faire assurer chaque sorte à des conditions diverses, ou même, sans diversité de conditions, avec distinction formelle de chaque espèce, et, qui plus est, avec di-

(1) T. III, p. 423.

vision en *séries* de caisses ou de ballots pour une même sorte de marchandises. Dans tous ces cas, il est certain que la police unique, passée, soit entre plusieurs assurés et un seul assureur, soit entre un seul assuré et plusieurs assureurs, soit entre un seul assureur et un seul assuré, contiendra plusieurs contrats (1), et que les effets de chacun de ces contrats devront se régler sans aucun égard à l'existence des contrats voisins. Or, ce serait manquer à ce principe, que de s'enquérir exclusivement, pour calculer la quotité de la retenue de trois pour cent, de la somme totale que produisent réunies les diverses valeurs assurées exprimées dans chaque contrat.

Nous ne voulons point dire, cependant, que ce soit à la pluralité des contrats qu'il faille uniquement s'attacher, et nous dirons bien moins encore que la retenue doive toujours se calculer sur la somme pour laquelle s'est engagé chacun des contractans.

Une assurance est ouverte sur un chargement quelconque, d'une valeur agréée de 60,000 fr. (nous reprenons l'exemple cité par le savant professeur, dont nous nous permettons de critiquer plutôt le langage que la pensée); deux assureurs, Pierre et Jacques, signent la police, à la même date, aux mêmes conditions, l'un pour 30,000 fr., l'autre pour 20,000 fr.; le lendemain ou le surlendemain, René achève de couvrir les 60,000 fr., en souscrivant, mais

(1) Dageville, t. III, p. 31, et t. IV, p. 67 et suivantes.

moyennant une prime différente, l'assurance des 10,000 fr. qui restaient découverts.

Il y a certainement deux contrats, au moins, dans cette police : une première assurance, dans laquelle figurent comme assureurs conjoints, si l'on veut, mais dans des proportions de risque différentes, Jacques et Pierre; une seconde, par laquelle, à une autre date et à d'autres conditions, René s'est chargé des 10,000 fr. qui restaient à couvrir.

Nous déciderons néanmoins que dans l'espèce la retenue de trois pour cent devra se calculer, à l'égard des trois assureurs, sur 60,000 fr., et non sur la somme particulière souscrite par chacun d'eux. C'est qu'en effet il faut soigneusement distinguer deux choses que le législateur n'a point confondues, *la valeur assurée* et *la somme souscrite* : l'une exprime la quotité du risque couru par l'assuré; la seconde, la limite à concurrence de laquelle l'assureur s'oblige à l'indemniser.

Or, notre article ne dit point que la retenue de trois pour cent se calculera sur la *somme souscrite*, mais sur la *valeur assurée*. De même qu'une seule police peut contenir plusieurs contrats, elle peut renfermer aussi plusieurs *valeurs assurées*. C'est ce qui arrive notamment dans l'assurance par séries dont nous avons dit un mot, et dont nous aurons encore, sans doute, plus d'une occasion de parler; c'est ce qui arrive toutes les fois que des assurances diverses couvrent des valeurs distinctes, auxquelles elles s'appli-

quent, pour emprunter une expression mathématique, *chacune à chacune*.

D'un autre côté, il se trouvera souvent, comme dans l'exemple choisi par M. Pardessus, que plusieurs contrats se formeront sur une même valeur assurée; or, dans ce cas, il est évident que la pluralité des contrats n'est d'aucune importance quand il s'agit de calculer la retenue, car le risque couvert par chacun des assureurs est le même risque, quelle que soit la proportion différente dans laquelle chacun a voulu le courir. Toute la valeur assurée est indivisiblement couverte par chaque assureur, à concurrence de la limite de son engagement. S'il y a pluralité de primes et d'engagemens, il n'y a donc qu'une seule et même valeur assurée, et c'est exclusivement sur cette valeur que l'on doit calculer la retenue.

Si l'on s'attachait, au contraire, aux sommes souscrites par chaque assureur, et si l'on réglait séparément avec chacun, on serait conduit, contrairement aux prescriptions de notre article, tantôt à donner à l'assuré l'action en avarie, quoique sa perte fût réellement inférieure à trois pour cent de la valeur assurée, tantôt à lui faire subir une franchise beaucoup plus élevée que celle qu'il doit supporter.

En résumé, voici le principe qui doit, suivant nous, régir la matière et présider à la solution de toute difficulté de cette espèce : on doit, sans s'occuper ni du nombre des polices, ni du nombre des assurés et des assureurs, ni du nombre des contrats qui peuvent co-exister dans un même acte, s'attacher

uniquement à rechercher quelle est entre les parties la valeur assurée, et calculer sur cette valeur le chiffre de la retenue (1).

La solution donnée par M. Pardessus est donc bonne pour le cas dont il fait l'espèce, et le seul tort de l'habile jurisconsulte est à nos yeux d'avoir pris un cas spécial pour règle de la matière, et d'avoir, après Boulay-Paty (2), tombé le premier dans l'erreur que nous venons de relever, érigé en principe général une solution que le savant auteur du *Traité des assurances* ne présentait qu'à titre de décision particulière à l'espèce qui la lui avait suggérée (3).

ARTICLE 16.

En cas d'assurances à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voya-

---

(1) Le Code ordonne que la retenue d'un pour cent se calculera sur la valeur de l'objet endommagé. Suivant le principe posé par l'art. 339, cette valeur est la valeur convenue, et, à défaut de convention, la valeur qu'avait l'objet au temps et au lieu du chargement, c'est-à-dire la *valeur assurée.*

(2) T. IV, p. 510.

(3) Émerigon, t. II, p. 2.

ge subséquent est censé commencé immédiatement.

321. Nous avons déjà parlé, t. Ier, n° 89 et n° 230, de l'assurance à prime liée et de l'assurance à terme. L'effet de ces deux conventions est de mettre au compte de l'assureur, sans interruption et sans intervalle de temps, tous les dommages que peuvent éprouver le navire ou la cargaison, soit pendant l'aller et le retour, s'il s'agit d'une assurance à prime liée, soit pendant le temps convenu, quels que soient d'ailleurs les parages parcourus, si l'assurance est faite à terme.

322. L'action en avarie naît, en général, au profit de l'assuré, dès qu'il rapporte la preuve de la réalité du dommage fortuit dont il demande l'indemnité, et l'assureur, s'il n'a pas d'autre exception à proposer, doit rembourser immédiatement le dommage dûment justifié, sans être recevable à différer, jusqu'à la fin du voyage, l'exécution de ses engagemens (1). Mais, la

---

(1) M. Pardessus, t. III, p. 352 et 353, enseigne que, sauf les actions en nullité ou en résiliation du contrat, l'assuré ne peut former de demande qu'après l'événement qui, suivant la convention, met fin aux risques. « Les avaries, dit ce savant professeur, n'empêchant pas la continuation du voyage, ne sont pour l'assuré que des créances qu'il peut répéter seulement à l'instant où la cessation de tous risques opère l'ouverture de son droit. »

Nous avons vainement cherché, soit dans les auteurs, soit dans le texte de la loi, la source d'une opinion qui nous paraît, nous devons le dire franchement, malgré

plupart du temps, l'assuré ne se trouve en état de justifier de sa demande qu'au moyen des pièces dressées, après l'arrivée du navire et des marchandises, par les soins du capitaine ou des consignataires; de plus, l'assuré, comme nous le verrons tout-à-l'heure, a généralement plus d'intérêt à régler, ensemble et cumulativement, les diverses avaries particulières su-

---

l'autorité de l'éminent jurisconsulte qui l'enseigne, entièrement erronée.

L'assureur est obligé d'indemniser l'assuré de tout dommage maritime et fortuit. Dès que l'assuré justifie par des preuves suffisantes de l'existence, du caractère et de la quotité d'un tel dommage, il nous paraît impossible que l'assureur puisse résister. Nous ne voyons aucun texte, nous n'apercevons (même aucune raison de droit qui justifie l'exception que l'on voudrait tirer de la continuation du voyage. La possibilité d'un dommage postérieur n'empêche point de régler et de payer le sinistre survenu et constaté. Il a été souvent jugé, MM. Ravez et de Saget le rappellent dans une consultation, rapportée en partie par les rédacteurs du *Mémorial de jurisprudence commerciale et maritime de Bordeaux*, et déjà citée par nous, n° 268, que l'assureur est tenu de réparer à ses frais les avaries survenues pendant le voyage, au fur et à mesure qu'elles se présentent, sans que l'assuré, eût-il sur le lieu des réparations des fonds disponibles, soit obligé le moins du monde d'en faire l'avance pour le compte des assureurs. Évidemment cette doctrine, que nous croyons fondée malgré deux arrêts contraires (Poitiers, 25 juin 1824; Paris, 27 mars 1838), suppose que le droit de l'assuré à exiger le paiement du dommage naît, sauf les justifications auxquelles il est tenu comme demandeur, en même temps et aussitôt que le dommage lui-même.

bies pendant le voyage, qu'à réclamer le réglement et le paiement séparé de chacune d'elles. L'habitude est donc d'attendre la fin du voyage assuré pour régler et payer les avaries.

L'aller et le retour ne faisant, quand l'assurance est à prime liée, qu'un seul et même voyage assuré, si on liquidait cette espèce d'assurance suivant l'usage et les règles communes, on devrait attendre, pour opérer le réglement des avaries, la fin même du voyage assuré, c'est-à-dire le retour du navire. On réunirait alors en une seule masse les avaries de l'aller et du retour, et l'assureur en ferait, après déduction des franchises convenues, le remboursement à l'assureur.

De même, quand l'assurance est faite à terme, le voyage assuré commençant au jour fixé par la police, et finissant pareillement au moment où l'assurance elle-même prend fin, au lieu d'être déterminé par les lieux de départ et d'arrivée, si l'on voulait appliquer à cette espèce d'assurance les règles habituelles, on attendrait, pour liquider les avaries, la fin du voyage assuré, et ce ne serait qu'à l'expiration du temps porté au contrat, qu'il faudrait opérer, sur la somme de toutes les avaries cumulées, les réductions stipulées.

Notre article a pour objet d'exclure formellement ce mode de calcul, qui serait loin d'être aussi favorable à l'assureur que le réglement séparé fait après chaque voyage réel du navire.

Supposons, en effet, une assurance à prime liée sur un navire d'une valeur convenue de 50,000 fr. : le

navire subit dans la traversée d'aller une avarie particulière de 8,000 fr., et au retour une autre avarie de même espèce de 6,000 fr. Si le réglement des deux avaries ne se fait qu'à la fin du voyage assuré, c'est-à-dire après la traversée de retour, on déduira, sur 14,000 fr., somme des deux avaries, seulement 1,500 fr. pour franchise de trois pour cent sur la valeur assurée, et l'assureur devra payer 12,500 fr. Si, au contraire, on avait séparément et successivement réglé, d'abord les avaries d'aller, et plus tard celles du voyage de retour, on aurait fait deux fois la retenue de trois pour cent. Sur l'avarie d'aller l'assureur n'aurait payé que 6,500 fr., et sur l'avarie de retour, seulement 4,500 fr., total, 11,000 fr., au lieu de 12,500, que le premier mode de calcul mettait à sa charge.

On comprend de reste que l'assurance à terme, embrassant d'habitude plusieurs voyages réels dans un même voyage assuré, il importe plus encore à l'assureur de proscrire, en ce cas, tout mode de calcul autre que le mode stipulé par notre article. Si les avaries sont réglées après chaque voyage réel, ces réglemens se reproduiront d'ordinaire plusieurs fois pendant la durée de l'assurance, et chaque fois l'assureur retiendra une somme égale à la franchise convenue sur la valeur assurée; il n'aurait pu, au contraire, exercer qu'une seule fois cette retenue, si l'on eût attendu, pour régler les avaries, la fin du voyage assuré.

323. Une fois établie la règle que nous venons d'expliquer, il devenait indispensable d'exprimer à quel

signe précis on reconnaîtrait la fin de chaque voyage réel, et l'on a choisi naturellement le mode de constatation auquel on s'était attaché dans les articles 5 et 6 de la police, pour les assurances ordinaires. C'est ce que déclare le dernier paragraphe de l'article.

324. Au reste, il ne faudrait point conclure des explications que nous venons de donner sur le sens et sur le but de l'article 16, que les avaries grosses ou particulières, survenues pendant une assurance à terme ou à prime liée, doivent être et soient toujours, en fait, réglées et payées immédiatement après chaque voyage réel. Rien certainement, nous l'avons dit tout-à-l'heure, n'empêche, en droit, l'assuré d'exercer l'action d'avarie aussitôt que, le dommage survenu, il est en état d'en prouver la réalité et le caractère; mais l'article a surtout en vue les difficultés qui peuvent naître, lorsque, après une assurance à terme ou à prime liée, dans laquelle le voyage assuré comprend presque toujours plusieurs voyages réels, il s'agit de procéder au réglement des avaries éprouvées durant les divers voyages réels; c'est alors que l'assureur et l'assuré pourraient, guidés chacun par leur intérêt, soutenir, l'un que les avaries de chaque voyage réel doivent être réglées séparément, l'autre qu'il faut régler en bloc toutes les suites du voyage assuré, sans s'attacher au nombre et à la distinction des divers voyages réels. Afin de couper court à toute difficulté, la police prescrit que le réglement des avaries survenues pendant chaque voyage réel, compris dans le voyage assuré, sera fait séparément, et précisément de la même manière

qu'il l'eût été, si l'assuré eût demandé son paiement immédiatement après la fin de chacun de ces voyages.

Article 17 (1).

En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu.

325. L'article 191 du Code de commerce place au sixième rang des créances privilégiées sur le navire, les gages et loyers du capitaine et des autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. L'article 271 du même Code dispose que le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots.

D'un autre côté, l'article 386, empruntant à la déclaration de 1779 une décision destinée à mettre fin à la longue controverse née du silence de l'ordonnance de 1681, décide que le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement, et, comme accessoire du navire, appartient à l'assureur, sans préjudice des

---

(1) ARTICLE 17 DE LA PLACE DE BORDEAUX.

En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage, antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont le fret revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leurs loyers, et des frais et dépenses pendant le voyage.

326. Puisque l'assureur se trouve mis par le délaissement au lieu et place de l'assuré, propriétaire, comme celui-ci l'était lui-même, du navire délaissé et du fret sauvé, il est évident qu'il ne peut avoir, sur les objets délaissés, plus de droits que n'en avait l'assuré. Avant que l'assureur puisse rien retirer des objets qui lui sont abandonnés, il faut donc que les créanciers qui ont, du chef de l'assuré, privilége sur ces objets soient intégralement payés.

Point de difficulté touchant les loyers dus à l'équipage, à raison du voyage interrompu par le sinistre; ces loyers ne sont dus que sur le produit du sauvetage opéré. (Code de commerce, art. 258 et 259.) L'assureur auquel on ne délaisse non plus que le fret des marchandises sauvées, puisque la marchandise perdue dans le sinistre ne produit aucun fret, doit laisser le privilége des matelots s'exercer librement, soit sur les débris du navire, soit sur le fret.

En effet, quand l'assurance a été consentie, elle l'a été sur une estimation qui comprenait la valeur entière du navire armé et équipé, le gréement, les victuailles, les avances faites à l'équipage. Le fret, nous l'avons déjà dit plusieurs fois, n'est qu'un accessoire du navire, ou plutôt le fret est le fruit civil du navire, destiné à remplacer, entre les mains de l'armateur, soit la détérioration du corps, soit les frais de mise dehors consommés par l'expédition. L'assuré doit en faire l'en-

tier abandon, parce que l'assureur lui paie, pour prix de son délaissement, la somme assurée, représentation exacte, et de la valeur intrinsèque du navire, et des frais de l'armement; mais l'assuré ne se trouverait pas exactement indemnisé, si cette somme devait être diminuée des gages dus aux matelots et au capitaine; la condition de l'assureur ne serait plus celle que lui devait faire la convention; il reprendrait d'une main ce qu'il aurait donné de l'autre. Le délaissement l'a mis au lieu et place de l'assuré : il ne peut donc retirer des objets délaissés plus que l'assuré n'en aurait retiré lui-même.

327. Ce principe, si l'on en tirait rigoureusement les conséquences, assujettirait pareillement l'assureur à payer, comme le ferait l'assuré lui-même, sur les débris du navire et sur le fret, les gages dus à l'équipage pour le voyage antérieur à celui pendant lequel le sinistre a eu lieu. Telle est, en effet, à concurrence de la valeur du navire et du fret sauvé, son obligation envers l'équipage. Étrangers au contrat d'assurance, privilégiés sur les débris et sur le fret, il faut avant tout que les matelots et le capitaine soient payés : l'assureur est, vis-à-vis d'eux, dans la position d'un tiers-acquéreur envers des créanciers hypothécaires. Mais, vis-à-vis de l'assuré, la situation et les droits de l'assureur ne sont plus les mêmes. Si l'assureur s'est obligé à prendre éventuellement, dans une certaine mesure, la place de l'assuré, il est évident que cette obligation ne se rapporte qu'au voyage objet de l'assurance. L'assureur a dû calculer d'une part la valeur du navire et de sa mise

dehors, de l'autre la valeur probable des débris et du fret s'il survenait un cas de délaissement, et par conséquent aussi, l'étendue des priviléges qui diminueraient la valeur délaissée ; mais comment aurait-il pu faire entrer en ligne de compte, les créances dues pour un voyage antérieur, voyage entièrement étranger à la convention qu'il a souscrite? Il serait donc souverainement injuste de l'assujétir à les payer, et notre article stipule avec raison que, si les gages dus pour un voyage antérieur demeurent, aux termes des articles 191 et 271, privilégiés sur le navire et sur le fret; si l'assureur auquel on a fait le délaissement ne peut, en conséquence, empêcher l'équipage de se faire payer, par privilége, sur le produit du sauvetage et du fret, il aura le droit, ou de retenir sur la somme assurée le montant des gages prélevés au profit du précédent équipage sur le produit du navire et du fret, ou même, s'il a déjà payé l'assuré, d'exercer contre lui une action récursoire.

Cette décision, au surplus, prudemment introduite dans la police, parce qu'elle peut prévenir des contestations, n'ajoute rien au droit commun qu'elle explique et développe sans y déroger (1).

328. Vainement l'assuré voudrait-il repousser l'action de l'assureur, en soutenant que ne pouvant jamais être tenu, aux termes de l'article 216 du Code de commerce, de rien payer au-delà du navire et du

---

(1) Cassation, 3 juin 1818, *J. du Palais*, t. XXI, p. 1513; Rennes, 23 août 1822, ibid. t. XVII, p. 592.

fret, il s'est libéré, soit envers l'équipage, soit envers l'assureur, par l'abandon antérieur du fret et du navire; que l'assureur, en consentant à courir les risques du navire, savait parfaitement qu'en cas de délaissement, l'abandon du navire et du fret libérerait l'armateur de toute dette relative au voyage, aussi bien à l'égard de l'assureur que des autres privilégiés; qu'inutilement l'assureur invoquerait le paiement par lui fait et supporté sur le produit du sauvetage et du fret en remboursement des dettes privilégiées; que le paiement de ces dettes, antérieures ou non au voyage assuré, ne saurait donner à l'assureur plus de droit que n'en avaient eux-mêmes les créanciers, et que le droit de ceux-ci étant limité à la valeur du navire et du fret, l'assuré, sauf à faire, par pure formalité, un second acte de délaissement parfaitement inutile, ne doit rien à l'assureur au-delà des objets délaissés.

L'assureur qui a traité sous l'empire de notre police répondrait d'abord par les termes formels de notre article 17, qui, chargeant expressément l'armateur des gages dus à l'équipage pour tout voyage antérieur, donnerait à l'assureur, quelle que fût d'ailleurs la disposition du nouvel article 216, le droit incontestable de se faire tenir compte du montant de ces gages.

Mais, indépendamment de cette réponse tirée de la stipulation spéciale de notre police, nous devons dire que le nouvel article 216 est loin de pouvoir s'appliquer, même de droit commun, au cas dont il s'agit. Cet article n'a point consacré le principe vraiment excentrique, si hardiment jeté en avant par les juriscon-

sultes marseillais, et principalement par Dageville, que l'armateur ne peut jamais être tenu sur sa fortune de terre d'aucune espèce de dette contractée pour le besoin d'une expédition maritime, et qu'il se libère toujours par le simple abandon du navire et du fret; le nouvel article 216 restreint évidemment ce mode et cette faculté de libération, aux engagemens contractés par le capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition; cela résulte du soin que prend ce même article de refuser la faculté de se libérer de la sorte à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire du navire.

L'armateur reste donc engagé, sur sa fortune de terre, et sans pouvoir se libérer par l'abandon du navire et du fret, au paiement de toutes les dettes qu'il a personnellement contractées; or il est évident qu'il faut placer dans cette catégorie, d'abord, sans contestation possible, les gages dus au capitaine, et même, la plupart du temps, le plus grand nombre des créances privilégiées énumérées en l'article 291 du Code de commerce.

329. Aussi n'hésitons-nous pas à décider que ce ne sont pas seulement les gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, dont l'armateur reste passible en cas de délaissement du corps, mais en général toutes les créances privilégiées, antérieures au voyage assuré, et dont l'art. 191 contient l'énumération. Il est possible, en effet, que le navire assuré se perde, et qu'il en soit fait délaissement avant que les privilèges assis sur lui pour cause

antérieure aient été purgés. Or, il est évident que, dans tous ces cas, comme dans celui où les loyers sont encore dus à l'équipage pour un voyage précédent, si l'assureur est obligé, comme propriétaire, par délaissement du navire et du fret, à souffrir l'exercice des créances privilégiées, il doit être indemnisé, par l'armateur assuré, de toutes les sommes qu'il a ainsi payées à sa décharge.

330. — L'article 17 de la police de Bordeaux se termine par ces mots, qui manquent dans la police parisienne : « et dont le fret sauvé revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce. »

Avant d'expliquer le sens et l'importance de cette clause, qui, suivant nous, modifie d'une façon fort grave, et toute au profit des assureurs, la disposition contenue dans l'article 386 du Code, exposons rapidement la difficulté à laquelle cet article a donné lieu sous l'empire du droit commun.

On s'est demandé si le délaissement doit comprendre tout le fret acquis par le navire délaissé, pendant le voyage assuré, ou seulement le fret des marchandises existant à bord au moment du sinistre, et sauvées de ce sinistre ?

La question ne s'élève même point, quand le voyage assuré est simple, et identique au voyage réel. En effet, ou les marchandises périssent dans le sinistre qui donne lieu au délaissement, et alors aucun fret n'est dû ; ou elles échappent, soit en partie, soit en totalité, à ce sinistre, et alors ce sont, sans contestation

possible, « des marchandises sauvées », dont le fret, eût-il été payé d'avance, fait partie du délaissement.

L'embarras commence lorsque l'assurance, étant faite à prime liée ou à terme, le *voyage assuré*, au lieu de correspondre exactement au *voyage réel*, embrasse plusieurs voyages effectifs du navire; la difficulté, nous le verrons tout-à-l'heure, devient plus grande encore, au cas d'une assurance à prime simple, avec clause de faire échelle.

On a soutenu que l'assureur, devenu, par le délaissement, propriétaire, à la place de l'assuré, du navire et du fret, obligé, aux termes de l'article 386, de payer les donneurs à la grosse, les loyers des matelots et les dépenses du voyage, n'avait pas seulement droit au fret des marchandises existantes à bord et sauvées du sinistre, mais, en outre, à tous les frets acquis antérieurement au sinistre, pendant le voyage assuré.

Cette opinion, étayée de l'avis d'Émérigon (1), de celui de Locré (2), et surtout de parères délivrés dans nos principales villes maritimes (3), s'appuie principalement sur ce que l'assureur courant tous les risques du voyage assuré, soit que le voyage ait été fait à prime liée, soit qu'il ait été convenu à temps, soit même qu'il emporte simplement la faculté de faire

(1) T. II, p. 251 et suivantes.

(2) Cité par Dageville, t. III, p. 544 et suivantes.

(3) Le Havre, Bordeaux, Nantes et Marseille. Dageville, t. III, p. 546.

escale, il est juste que, mis, par le délaissement, au lieu de l'assuré, dont il prend toutes les charges, il reçoive de même tout le fret gagné pendant le risque, et devenu l'accessoire du navire.

On ajoute, enfin, que l'expression « marchandises sauvées » doit s'entendre, par opposition aux marchandises perdues, de toutes celles qui, débarquées pendant le voyage assuré, même avant le sinistre, ont été ainsi « sauvées » des risques de la navigation.

On répond par les termes de l'article 6 de la déclaration de 1779, qui, faisant prévaloir l'opinion de Valin sur le sentiment d'Émérigon, distingue le fret acquis du fret à faire, permet l'assurance de l'un, en prohibant l'assurance de l'autre, et dispose enfin d'une manière formelle « que le fret à faire sera seul compris dans le délaissement dont le fret acquis ne pourra faire partie ».

On s'appuie surtout sur la discussion de l'article 386 du Code de commerce au conseil d'état, discussion où fut produite, et positivement écartée par la rédaction de l'article 386, la proposition de la chambre de commerce de Lorient, qui demandait, en termes exprès, que « non seulement le fret des marchandises sauvées, mais même le fret ou nolis de l'aller, perçu d'avance, ou non perçu par l'armateur, fît partie du délaissement, et appartînt en entier aux assureurs ».

On invoque en dernier lieu le sens naturel et parfaitement clair des mots « marchandises sauvées » qu'emploie l'article 386 du Code de commerce, et

qui ne peuvent, suivant les lois de la grammaire et du bon sens, désigner d'autres marchandises que celles qui se trouvaient à bord à l'instant même du sinistre.

Nous devons ajouter enfin que la cour de cassation, par son arrêt du 14 décembre 1825 (1), a sanctionné cette dernière opinion.

Il nous semble difficile, pour ne point dire impossible, nous l'avouerons franchement, de soutenir, après la discussion dont l'article 386 fut l'objet au conseil d'état, que la volonté du législateur ait donné aux mots « marchandises sauvées », une acception différente de celle que leur prête la jurisprudence de la cour suprême. A moins d'enlever aux mots leur signification naturelle et ordinaire, il faut entendre par « marchandises sauvées », non point les marchandises qui, débarquées avant le sinistre, ne couraient plus aucun risque de mer, mais bien évidemment celles qui, demeurées à bord, ont pu être arrachées au sinistre.

Mais cette large concession faite aux partisans de la jurisprudence adoptée par la cour suprême, qu'il nous soit permis de condamner, de la manière la plus absolue, la doctrine erronée, suivant nous, dont cette jurisprudence consacre le triomphe.

L'assurance ne couvre point seulement la valeur

---

(1) *Journal du Palais*, t. XIX, p. 1028. Voir un jugement conforme du tribunal de commerce de Bordeaux, du 19 juin 1843; *Mémorial*, année 1843, 1, page 169.

intrinsèque du navire proprement dit, elle couvre aussi les frais de l'armement, les avances faites à l'équipage, en un mot, toute la dépense de la mise hors. Le fret, fruit civil du navire, comme l'appelle énergiquement Émérigon, est destiné à représenter et à reproduire toute cette portion de la valeur du navire équipé et mis dehors, qui s'amoindrit, se consomme et disparaît, pendant le voyage, et par l'effet naturel de la navigation. En un mot, le navire, qui valait 50,000 fr. par exemple au départ, quand il fut assuré pour cette somme, n'en vaut plus que 30,000 à la fin du voyage, mais le fret qu'il a gagné représente et couvre cette diminution.

Décider que le fret doit être compris dans le délaissement, ce n'est donc rien enlever à l'assuré, car le paiement de la somme assurée l'indemnisera non seulement de la valeur intrinsèque du navire perdu, mais, en outre, de la valeur de la mise hors, dont le fret est la représentation. Décider le contraire, c'est faire de l'assurance un contrat de lucre, puisqu'indépendamment de la valeur totale, navire et mise hors, dans laquelle l'assuré rentre par le paiement de la somme assurée, on lui attribue encore, par cette décision, la meilleure portion du fret.

Or, ce résultat n'est pas seulement contraire à l'équité, il va directement contre le principe fondamental que l'assurance ne doit jamais être pour l'assuré un moyen de gagner.

Que l'on ne dise point que le fret ne représente pas simplement les frais de la mise hors, qu'il représente,

en outre, le bénéfice de l'armateur, dont il n'est point juste que l'assureur fasse son profit. Nous répondrons, d'abord, qu'il ne peut y avoir de bénéfice sur une expédition de mer qu'après l'expédition faite, tous frais payés et toutes pertes déduites; qu'évidemment, si l'assuré délaisse, c'est qu'il craint de perdre, car autrement il userait de l'action d'avarie. Nous ajouterons, enfin, que l'effet du délaissement est précisément de rendre l'assuré indemne de tout dommage, en transportant à l'assureur toutes les chances bonnes et mauvaises de l'expédition. Ce principe, certain quand l'assurance est faite sur facultés, ne l'est pas moins quand elle couvre un navire.

Telle est la force des raisons dont nous venons de donner la brève analyse, que la plupart des auteurs, contraints de courber la tête devant le texte impérieux de la déclaration de 1779 et de l'article 386 du Code de commerce, ne l'ont fait qu'à regret, et en laissant percer, pour ainsi dire, une pensée de protestation dans l'expression même de leur soumission (1).

330 (*bis*). Quant à nous, il ne nous semble pas impossible de concilier un peu mieux le texte de l'article 386 avec les principes de l'équité.

Nous reconnaîtrons que l'assureur n'a droit qu'au fret des marchandises qui, se trouvant à bord, auront échappé au sinistre; l'assuré conservera sans difficulté le fret des marchandises précédemment débarquées,

(1) Émérigon, t. II, p. 253; Estrangin, page 57; Dageville, t. III, p. 546.

mais, par contre, nous ne mettrons à la charge de l'assureur, les droits des prêteurs à la grosse, les loyers de l'équipage, et les dépenses dont parle l'article 386, que pendant le dernier *voyage réel* du navire. Tous les frais des *voyages réels* antérieurs, quoique ces voyages fussent compris dans un même *voyage assuré*, demeureront à la charge des assurés sur corps. De telle sorte, qu'en définitive, chacun, assureur et assuré, sera passible des dépenses de l'expédition dans la même proportion qu'il en touchera le fret.

Le texte de l'article 386 ne contrarie point cette solution, car il suffit, pour la justifier, de donner au mot *voyage*, qui termine l'article, le sens de *voyage réel*, au lieu de celui de *voyage assuré*, qu'on a voulu jusqu'ici lui prêter.

Si le législateur n'a point voulu comprendre dans le délaissement le fret des marchandises débarquées avant le sinistre, nulle part il n'a dit expressément qu'il entendit grever l'assureur des frais et des dépenses de tous les voyages réels compris dans le voyage assuré, et antérieurs au voyage pendant lequel survient le sinistre. Pourquoi donc, lorsque rien n'y oblige, donner à ce mot, *voyage*, un sens qui mettrait l'article 386 en contradiction avec tous les principes?

Il est vrai que cette solution, dont Dageville (lieu cité) nous a donné la première indication, applicable seulement au cas d'une assurance à prime liée ou à terme, dans laquelle le voyage assuré comprend, en effet, plusieurs voyages réels, laisse subsister la difficulté quand il s'agit d'une assurance à prime simple avec

faculté d'escale. Nous sommes bien forcé d'en convenir, car ce serait violer toutes les règles que de vouloir considérer comme autant de *voyages réels* distincts, les traversées faites d'une escale à l'autre.

331. Mais cette difficulté, à laquelle nous ne voyons point de solution sous le droit commun, s'évanouit, il nous semble, devant la stipulation qui termine l'article 17 de la police de Bordeaux.

Loin d'établir aucune distinction entre le fret qui peut être dû par les marchandises débarquées pendant le voyage, et celui qui peut être dû par les marchandises sauvées du naufrage, cet article abandonne aux assureurs « tout le fret sauvé du voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu », c'est-à-dire tout le fret qui n'est point *perdu*.

En effet, l'expression *sauvé* n'a point forcément, quand elle s'applique *au fret*, le sens rigoureux et littéral qu'il est impossible de ne point lui donner, quand elle s'applique à une chose matérielle, telle qu'une marchandise. Des *marchandises sauvées* sont naturellement des marchandises *matériellement* arrachées à un péril, et, par conséquent, dans le cas qui nous occupe, les marchandises qui étaient à bord au moment du sinistre; mais le fret n'est pas un objet qui, matériellement en danger, puisse être *matériellement* sauvé; cette expression ne peut jamais s'appliquer au fret que dans un sens figuré; il est donc tout simple de voir dans le *fret sauvé* tout le fret qui n'a pas été *perdu*, c'est-à-dire celui que le débarquement de la marchandise, en quelque temps et en quelque

lieu qu'il se soit opéré, a rendu exigible. Si cette locution ne devait pas avoir une signification différente de l'expression employée par la loi, on ne comprendrait point le motif qui a fait substituer l'une à l'autre.

Ceci posé, puisqu'il est impossible, nous le disions tout-à-l'heure, de considérer comme un voyage la traversée faite d'une escale à l'autre, il faut conclure que, sous la police de Bordeaux, même dans le cas d'un voyage avec faculté d'échelle, le délaisssement doit comprendre, non seulement le fret des marchandises existantes à bord, mais le fret entier du voyage interrompu par le sinistre, sans distinction d'escales.

331 (*bis*). S'il s'agit d'une assurance à terme ou à prime liée, il ne peut y avoir lieu à aucune difficulté, soit sous la police de Bordeaux, soit sous la police de Paris; toutes deux, en effet, disposent, par leur article 16, que chaque voyage réel donnera lieu à un réglement particulier. L'assureur ne pourra donc jamais demander le délaissement d'un autre fret que celui des marchandises chargées pendant le voyage.

ARTICLE 18 (1).

Il n'est admis dans les réglemens d'avaries particulières sur corps, que les objets

(1) Après ces mots de la quatrième ligne : « tous les remplacemens », la police de Bordeaux ajoute ceux-ci : « *fournitures et main-d'œuvre.* » Après les mots : « justifié au lieu

remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacemens à la charge des assurances supportent une réduction d'un tiers sur le coût justifié au lieu des réparations. *Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures, main-d'œuvre.* Cependant elle n'est jamais faite sur les ancres, et n'est que de quinze pour cent sur les chaînes et câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au réglement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Les vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, ne sont point à la charge des assureurs.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances pendant la pêche et le mouillage. De même dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en

---

des réparations », placés à la 6e ligne, elle ajoute : « *pour compenser la différence du vieux au neuf.* »

Elle supprime enfin tous les mots que nous soulignons dans le texte parisien.

avaries grosses (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes, câbles, et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

332. Toutes les pertes et tous les dommages éprouvés par l'assuré ne sont pas indistinctement à la charge de l'assureur ; celui-ci n'a promis et ne doit que l'indemnité des pertes causées par fortune de mer.

Sans qu'il y ait sinistre, et par le seul effet de l'usage et du temps, les objets exposés à la mer, le corps du navire et les diverses parties de son gréement, se trouvent, à la longue, détériorés, diminués de valeur, et enfin hors de service ; ce sont là des pertes que l'assureur n'a point prises à ses risques, et qui ne donnent à l'assuré aucune action contre lui.

Tout objet, même assuré, dont le capitaine aura été forcé de faire l'achat en remplacement d'un objet hors d'usage, ne devra donc être payé par l'assureur qu'autant que l'objet remplacé aurait été perdu ou endommagé par fortune de mer.

Dans ce cas même, si l'assureur était obligé de payer intégralement le prix de l'objet acheté en remplacement, l'assuré ferait un bénéfice, léger sans doute, mais contraire à l'équité et à la nature du contrat (1).

---

(1) Voir toutefois un arrêt de cassation du 13 juillet 1829, *Journal du Palais*, t. XXII, p. 1238, qui décide formellement qu'à défaut de convention contraire les assureurs, tenus, par l'article 350 du Code de commerce, d'indemniser l'assuré de tout dommage causé par fortune de mer, ne sont pas fon-

En effet, la fortune de mer ne lui avait enlevé qu'un objet vieux, usé, à demi hors de service, et l'assureur lui en fournit un neuf, et d'une valeur plus grande, par conséquent.

Afin d'établir autant que possible une juste corrélation entre la perte subie par l'assuré et l'indemnité que doit lui payer l'assureur, l'usage s'est introduit, mais récemment, et seulement depuis une vingtaine d'années (1), de ne faire supporter à l'assureur le coût des objets achetés en remplacement, que sous une certaine réduction, destinée à compenser la différence du vieux au neuf.

333. Il serait curieux et même instructif, de suivre, pas à pas, l'introduction de cette clause sur nos diverses places d'assurances. A défaut de documens d'une authenticité suffisante, nous nous bornerons à faire cet historique pour la seule place de Bordeaux. L'étude attentive des besoins et des circonstances en face desquels cette clause a successivement pris la forme et l'étendue que nous lui voyons aujourd'hui, dans les deux

---

dés à déduire aucune retenue pour différence du neuf à l'usé.

Cet arrêt paraît avoir modifié l'opinion de M. Pardessus, qui en adopte la doctrine (t. III, p. 40), après avoir professé l'avis opposé dans une édition précédente. Dageville, t. IV, p. 7, se range à cette décision. Voir en sens contraire, Aix, 28 juin 1831, *Journal du Palais*, t. XXIII, p. 1754.

(1) Cette clause est d'origine si récente, qu'Émérigon et Valin n'en font aucune mention, et qu'Estrangin, qui écrivait en 1810, deux ans après la publication du Code de commerce, ses notes sur Pothier, n'en parle point non plus.

polices qui font le principal sujet de notre travail, peut servir à l'éclaircissement et à la solution de plusieurs difficultés d'interprétation.

Le modèle de police usité à Bordeaux, avant 1824, ne parlait point de compensation pour différence du neuf au vieux, et en 1824 on adopta une formule dont l'article 12 se bornait à dire que (1) « sur tous les objets remplacés (les ancres exceptées), il serait tenu compte de la différence du vieux au neuf », sans qu'on s'expliquât ni sur la quotité de la déduction, ni sur la valeur choisie pour base du calcul. On s'en rapportait sur ces deux points aux usages traditionnels de la place. L'estimable rédacteur de la *Bibliothèque du Commerce*, M. Cuson, nous apprend (2) que l'usage distinguait entre le cas d'un navire neuf, ou à peu près, dans toutes ses parties, et celui d'un navire déjà vieux. Au premier cas on déduisait, sur le prix des objets achetés en remplacement, le quart du coût primitif des objets remplacés; au second, on déduisait le tiers de la valeur des objets remplacés, calculée sur le coût effectif. Dans ce dernier cas, on étendait, en outre, la déduction aux fournitures et main-d'œuvre de la carène, parce que le navire naviguait déjà sur une carène ancienne.

La formule de 1827, qui précéda immédiatement la formule actuelle que les Bordelais ont empruntée aux

(1) *Bibliothèque du Commerce*, ibid.

(2) T. IV, p. 33. Voir aussi un arrêt de la cour de Bordeaux, du 19 juin 1824 (*Mémorial*, t. II, p. 17).

Parisiens, effaça les distinctions usitées avant elle, et qui pouvaient donner lieu à de nombreuses difficultés; elle stipula d'une manière générale, par son article 13, une déduction du tiers pour compenser la différence du vieux au neuf, sans indiquer non plus sur quelle valeur se calculerait la déduction, mais en ajoutant cette restriction : « Il est bien entendu qu'il ne sera
» fait aucune déduction pour ce qui concerne la main-
» d'œuvre de calfats, charpentiers, fournitures d'é-
» toupes, brais, goudrons, et que la déduction ne
» sera exercée que sur le remplacement des cordages,
» voiles, bois, mâtures, et autres objets sujets à dé-
» périssement. »

334. Il semble, au premier coup-d'œil, que cette disposition, qui a pour objet de laisser en entier à la charge de l'assureur, et sans aucune espèce de déduction, les réparations dans lesquelles le prix de la main-d'œuvre égale presque la valeur des matériaux, soit plus équitable et plus conforme aux principes que la décision de notre police, qui dispose que la déduction doit s'opérer sans distinction, non seulement sur tous les remplacemens à la charge des assureurs, mais encore sur toutes les fournitures, réparations et main-d'œuvre.

En effet, si l'on voit tout d'abord comment le temps et l'usage détériorent des mâts, des jeux de voiles, il semble que la main-d'œuvre, consommée tout entière par le seul fait de la construction et de la mise en place, n'étant sujette à aucune détérioration maritime, ne peut donner lieu à aucune déduction destinée à compenser la différence du vieux au neuf. En d'autres

termes, la main-d'œuvre, détruite immédiatement, au fur et à mesure de son emploi, ne vieillit pas. En fait de main-d'œuvre, il n'y a ni vieux, ni neuf. Ce sont sans doute ces réflexions qui avaient conduit les rédacteurs de l'ancienne police de Bordeaux à opérer la compensation du vieux au neuf sur les objets dans la valeur desquelles la main-d'œuvre entre pour une très-faible somme, tandis qu'ils affranchissaient de toute déduction les réparations et les fournitures dans lesquelles la main-d'œuvre est presque tout.

Toute hésitation et tout scrupule sur la justice et l'équité de la disposition nouvelle disparaîtront, si l'on réfléchit que la main-d'œuvre est un élément constant de tout prix de revient; qu'une mâture, par exemple, mise en place et ajustée, coûte non seulement l'achat des bois, mais aussi le prix des journées de travail nécessaires pour l'opérer.

Si la mâture et la carène perdent chaque jour, par le temps et par l'user, une partie de leur valeur, cette valeur se composant à la fois, bien qu'en des proportions inégales, et du prix d'achat et du prix de la main-d'œuvre, il est aussi vrai de dire que le temps et l'usage emportent et consomment la main-d'œuvre, qu'il peut l'être de dire qu'ils consomment le prix d'achat. Quand donc il s'agit de remplacer un ouvrage détruit par fortune de mer, c'est-à-dire qu'au lieu d'une chose qui a coûté achat et façon, il faut en replacer une qui coûtera pareillement façon et achat, il est évident que la compensation du vieux au neuf doit se faire sur tous les élémens de prix de revient de

cette chose, aussi bien sur le coût de la main-d'œuvre que sur le prix d'achat des matériaux.

335. Notre article tranche une question qui a souvent fait difficulté. Il dispose que la déduction du tiers, pour compensation du vieux au neuf, se calculera sur le coût justifié au lieu des réparations. Cette clause est claire, précise, et ne permet point d'hésiter ; car les conventions tiennent lieu de lois à ceux qui les font. Nous ferons seulement remarquer qu'il serait plus juste, et, surtout, plus conforme aux principes du contrat d'assurance, de déduire sur le coût des réparations, en quelque lieu qu'elles aient été faites, le tiers de ce que vaudraient, au lieu du départ, les objets achetés en remplacement. La raison en est simple : entre l'assureur et l'assuré, les choses assurées conservent toujours, à défaut de convention contraire, le prix qu'elles valaient au temps et au lieu du départ. Quand donc il s'agit de déduire, sur le prix d'un objet acheté en cours ou en fin de voyage, une quotité destinée à représenter le surcroît de valeur qu'il peut avoir à raison de l'âge et de l'usure présumée de l'objet qu'il remplace, c'est encore le prix du lieu de départ qui doit servir de base au calcul. Peu importe que l'objet acheté, ou la main-d'œuvre, aient été plus chers au lieu de la réparation qu'au lieu du départ ; ce surcroît de prix est la suite de la fortune de mer qui a occasionné le remplacement, et l'assureur en doit la garantie.

Au surplus, les deux seuls auteurs qui se soient, à notre connaissance, occupés de cette question, sont entre eux d'avis opposé. L'un, Dageville, soutient la

décision que nous adoptons (1), l'autre, Pardessus (2), pense au contraire que la déduction doit être calculée sur la valeur au lieu du reste.

336. Notre article place avec raison dans une catégorie spéciale les ancres et les câbles en fer. La matière, la force et la forme des ancres ne permettent point de supposer qu'elles se détériorent d'une manière appréciable, par le seul effet du temps et de l'usage; une ancre se perd ou se casse, mais elle ne s'use point; elle est presque aussi bonne après dix ans de service que le premier jour. Il est donc juste d'excepter, comme le fait notre police, cette espèce d'objets de la règle qui compense par une déduction la différence du vieux au neuf.

Des raisons analogues ont fait porter à quinze pour cent seulement cette déduction sur les câbles en fer. On suppose que la plus grande usure qu'ils puissent subir ne leur enlève point au-delà de cette valeur, comparativement au prix d'achat des câbles neufs.

337. Le second paragraphe de l'article porte que les mêmes déductions sont applicables au réglement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Cette disposition n'a guère besoin de commentaire; elle fait, au cas d'avaries grosses, une juste application du principe déjà posé en matière d'avaries particulières. Une seule remarque vaut la peine d'être faite. Quand

(1) Dageville, t. IV, p. 7 et suivantes.
(2) T. III, p. 418.

le sacrifice ou le bris d'un objet dépendant du navire a contraint l'armateur ou son capitaine d'en acheter un autre après délibération motivée, et que le salut commun ayant été le motif de ce dommage volontairement encouru, il y a lieu de porter au compte des avaries grosses la valeur de l'achat, on tient compte de la différence du vieux au neuf, et au lieu de porter en entier la dépense faite pour l'achat d'un objet neuf, on a soin de ne porter que la valeur de l'objet sacrifié; seulement, pour évaluer cet objet, on suit la règle tracée en matière de contribution par les articles 402 et 417, et sans égard à ce qu'il aurait valu au lieu du départ ou au lieu des réparations, on lui donne, comme à toutes les choses appelées à contribution, la valeur qu'il aurait eue au lieu du déchargement.

La déduction pour différence du vieux au neuf se fait donc entre l'assuré sur corps et les chargeurs, avant de se faire, comme l'ordonne notre article, entre l'assureur et lui; seulement elle se fait sur une base de calcul différente. Il y aurait, on le comprend, double emploi, et lésion des droits de l'assuré, si, après une première compensation pour différence du neuf au vieux, il devait encore, pour la même cause, subir une seconde retenue sur le réglement de l'assurance. Telle n'est point la disposition de notre article. Il faut dire seulement que le réglement d'avaries fait entre l'assuré et ses co-chargeurs, ne lie l'assureur et lui dans leurs obligations respectives que par ses bases générales. Entre assureur et assuré le mode et les résultats du calcul ne sont plus les mêmes. Le réglement

d'avaries sert seulement, comme nous l'avons expliqué plus haut, n° 309, à déterminer, par le rapport de la part contributoire de l'assuré avec la masse des valeurs contributives, le rapport de l'indemnité que doit l'assureur avec la valeur assurée. Une fois cette indemnité ainsi déterminée, l'assureur doit la payer, sous la retenue d'une quotité proportionnelle au tiers de la somme qu'aurait coûtée l'objet acheté au lieu des réparations.

338. Le troisième paragraphe de l'article contient une dérogation fort importante aux dispositions du droit commun.

L'article 400 du Code, sixième alinéa, range au nombre des avaries grosses, les loyers et nourriture des matelots « pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois. »

Le quatrième alinéa de l'article 403 mentionne au nombre des avaries particulières au navire « la nourriture et le loyer des matelots pendant les réparations qu'on est obligé de faire au navire, s'il est affrété au voyage. »

A la différence de la police de Bordeaux, qui laisse, sur ce point, tout leur empire aux règles ordinaires, notre article décharge expressément les assureurs, tant sur facultés que sur corps, de l'obligation de payer aucune indemnité pour les frais de vivres, et de gages de l'équipage pendant les réparations du navire, soit à titre d'avaries grosses, soit à titre d'avaries particulières.

C'est ainsi qu'en dispensant les assureurs de supporter les frais de quarantaine, l'article 3, par une disposition commune, au reste, à l'une et à l'autre police, avait déjà, comme nous l'avons vu, t. 1er, n° 224, dérogé formellement au cinquième alinéa de l'article 403 du Code.

Inutile d'ajouter que cette dérogation doit se renfermer strictement dans les termes que lui assigne notre article, et que les assureurs répondent des vivres et gages de l'équipage toutes les fois que ces dépenses prennent, hors du cas prévu par l'article, le caractère de fortune de mer.

339. Le quatrième et dernier paragraphe de l'article renferme une clause qui s'applique, par sa généralité, à toutes les espèces de pêches, mais qui a été conçue principalement en vue de la situation et des périls particuliers des navires qui se livrent à la pêche de la morue. Ces navires passent plusieurs mois à l'ancre sur le banc de Terre-Neuve, mouillés sur un ancrage très-profond, fréquemment obligés d'étalinguer et de chasser sur une très-grande longueur de câble. Cette dangereuse situation occasionne des avaries multipliées et considérables; or, ces avaries ne sont pas, à proprement parler, des risques courus pendant le voyage : ce sont des pertes occasionnées par la pêche, et souffertes pour la pêche. Les assurer, ce serait assurer plutôt la pêche elle-même que la navigation. Toutes ces raisons ont déterminé les assureurs à stipuler l'exemption de cette espèce de risques, qui ne sont point des fortunes de mer ordinaires.

Des motifs analogues ont dicté la dernière disposition de ce paragraphe. Bourbon est une île presque entièrement ronde, et qui, dominée par un morne ou pic placé au centre, ressemble assez bien à ces boucliers circulaires dont s'armaient certains peuples anciens. Elle ne possède qu'un port, Saint-Denis, situé au nord de l'île, et tous les autres mouillages y sont fort dangereux, à cause des ouragans terribles qui, dans ces parages, s'élèvent avec tant de rapidité que les vaisseaux, presque toujours surpris, n'ont pas même le temps de lever l'ancre, et ne peuvent que filer du câble.

Il y a dix ou douze ans tous les chargemens se faisaient dans le port de Saint-Denis, où les navires, rassemblés à l'abri des coups de vent, complétaient peu à peu leur cargaison. Les habitations, dispersées sur toute la circonférence de l'île, envoyaient à Saint-Denis leurs cafés, leurs sucres, toutes leurs denrées enfin, sur des embarcations particulières.

Depuis, la concurrence que se font entre eux les armateurs a, peu à peu, introduit l'habitude de quitter le mouillage de Saint-Denis, et d'aller, pour ainsi dire, d'habitation en habitation, ramasser en détail, autour de l'île, le chargement que l'on attendait autrefois en sécurité dans le port de Saint-Denis ; on épargne ainsi aux planteurs les frais, le péril et la peine du transport.

Mais les navires se trouvent exposés à des risques beaucoup plus grands, et surtout à des pertes fréquentes de chaînes et d'ancres. Au lieu de rester, pendant

leur séjour à Bourbon, tranquillement mouillés dans le port abrité de Saint-Denis, ils passent presque tout leur temps à naviguer autour de l'île, exposés, sans aucune défense, aux coups de mer et aux ouragans. Obligés de filer leurs câbles, ils en rompent beaucoup, et perdent fréquemment leurs ancres.

Ajoutons que les capitaines qui, depuis l'introduction de la clause que nous expliquons, trouvent le moyen de draguer les ancres et les chaînes perdues, prenaient rarement cette peine quand la perte en était couverte par les assureurs.

Les détails que nous venons de donner font aisément comprendre que les navires faisant le tour de l'île pour aller recueillir, par fractions, leur entier chargement, il arrive la plupart du temps que l'ouragan les surprend chargés au tiers, au quart, et parfois presque vides. Si le mauvais temps les oblige de filer le câble, souvent de le couper et d'abandonner l'ancre, la perte en est faite pour le salut commun; c'est une avarie grosse, qui doit se répartir sur le navire et sur les marchandises, au prorata de leur valeur. Mais le chargement étant à peine commencé, les marchandises, à bord, nulles ou d'une très-minime importance, il en résultait que la part contributoire des marchandises était infiniment petite, pendant que celle du navire était fort grosse. Les avaries, quoique communes, retombaient donc presque entièrement au compte des assureurs sur corps, et voilà pourquoi le dernier alinéa de notre article stipule, en faveur de ces assureurs, la franchise des pertes de chaînes,

câbles et ancres faites dans les divers mouillages de Bourbon, non seulement comme avaries simples, mais encore comme avaries grosses. Le même motif n'existant point pour les assurances sur marchandises, puisque nous venons de voir, au contraire, que les pertes d'ancres ou de câbles faites à Bourbon pour le salut commun, tombaient presque en entier sur le corps, quoique réparties en avarie grosse, la clause ne s'étend pas aux assureurs sur facultés, qui, suivant les règles ordinaires, indemnisent les assurés de la portion d'avarie grosse que met à leur charge la contribution faite pour le paiement des avaries dont nous venons de parler.

Article 19 (1).

Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination de ce voyage. Tous em-

---

(1) ARTICLE 19 DE LA POLICE DE BORDEAUX.

Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que *jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance.* Tous emprunts faits audit lieu *et pour voyages subséquens* leur demeurent étrangers.

prunts faits audit lieu leur demeurent étrangers.

340. On sait que le prêt à la grosse est une convention par laquelle une somme prêtée avec affectation privilégiée sur un objet exposé à des risques de mer, doit être remboursée en cas d'heureuse arrivée, avec une prime appelée profit maritime, et perdue, en entier, au contraire, pour le prêteur, sauf un droit réel sur les débris sauvés, en cas de perte totale par fortune de mer.

L'emprunt à la grosse est la ressource à laquelle les capitaines qui se trouvent dépourvus d'argent en cours de voyage, demandent d'habitude les fonds nécessaires aux réparations réclamées par le mauvais état de leur navire.

341. Toutes les fois que le besoin de ces réparations et des frais qu'elles entraînent provient d'une fortune de mer, il est incontestable qu'elles constituent une des avaries particulières ou communes dont les assureurs doivent indemniser l'assuré. Le dommage causé par le sinistre se résolvant, en l'espèce dont nous faisons, avec notre article, la supposition, dans la nécessité de contracter un emprunt à la grosse, sans lequel le voyage ne pourrait se continuer, l'assureur, tenu de toute perte et de tout dommage arrivés à la chose assurée, pendant le temps et dans le lieu des risques, doit naturellement supporter cet emprunt.

Il devra donc, en cas d'heureuse arrivée, rembourser à l'assuré, non seulement le capital emprun-

té, mais aussi le profit maritime promis au prêteur. Si, au contraire, il y a perte de la chose affectée à la garantie du prêt, l'assuré se trouvant, par l'effet de la perte, dégagé de toute obligation personnelle envers le prêteur, l'assureur devra lui payer, sans doute, l'indemnité de la chose perdue, mais, ni le capital, ni le profit maritime du prêt à la grosse ne pourront figurer dans le compte d'avarie dont l'assuré réclamera le paiement, puisque lui-même n'aura point payé ces deux sommes.

Il en sera de même, bien entendu, des emprunts à la grosse, contractés pour faire face à des dépenses extraordinaires, soit de relâche, soit de déchargement des marchandises. Ces dépenses, quand elles ne pouvaient être prévues au moment du contrat, quand elles ne font point partie des frais ordinaires de l'expédition, quand elles ont pour cause, enfin, une fortune de mer, un coup de vent, par exemple, qui forcera le navire d'aller s'abriter dans un port où il ne devait pas entrer, et dans lequel il devra payer des droits d'entrée ou de sortie, rentrent dans la catégorie des avaries simples ou communes qui sont au compte des assureurs; il est donc naturel qu'ils supportent les charges du contrat à la grosse, auquel il a fallu recourir pour y faire face.

Lorsqu'un emprunt à la grosse aura été contracté, comme nous venons de le supposer, dans l'intérêt d'une réparation urgente, et qu'après ce contrat, un sinistre majeur, mais du nombre de ceux dans lesquels notre police refuse l'action en délaissement, le

feu, par exemple, aura enlevé au donneur à la grosse toute action personnelle, en lui laissant l'action réelle sur les débris, l'assureur devra, quoiqu'il n'y ait point délaissement, indemniser l'assuré, non seulement de la valeur des objets perdus, mais encore de la valeur des objets sauvés, car l'effet du contrat à la grosse dont l'assureur est obligé de supporter toutes les conséquences, puisque nous l'avons supposé contracté par suite directe d'une fortune de mer, aura été d'attribuer ces objets au prêteur, et l'assuré se trouvera, en réalité, avoir perdu la totalité des choses assurées (1).

342. Mais, comme les assureurs ne répondent point des risques arrivés hors du temps et du lieu convenus, dès que le voyage assuré a pris fin, ils ne peuvent plus être tenus des emprunts que ferait le navire parvenu au lieu de sa destination, afin de se mettre en état de faire un nouveau voyage.

Toutefois, il faut distinguer, et sur cette distinction se présente la difficulté que notre article a pour but de trancher, ou plutôt de prévenir.

Parmi les causes qui peuvent obliger un navire parvenu à sa destination de contracter, après l'expiration du voyage assuré, un emprunt à la grosse destiné à le mettre en état de reprendre la mer, se trouvera souvent la nécessité de réparer des avaries survenues pendant la durée de ce voyage; réparations sans

---

(1) Si l'assurance était faite sur facultés, il va de soi que l'assuré aurait, aux termes de l'article 12 de la police, l'action en délaissement pour perte de plus des trois quarts.

lesquelles, évidemment, le navire ne pourrait servir à l'usage pour lequel il a été construit; réparations que l'assureur est obligé de payer, puisqu'elles ont pour cause des fortunes de mer survenues dans le temps et dans le lieu des risques. L'emprunt contracté pour une semblable cause sera-t-il ou non à la charge de l'assureur? c'est-à-dire, l'assuré pourra-t-il en porter les frais, le capital et la prime, dans son réglement d'avaries? ou bien décidera-t-on que l'assureur, entièrement étranger au contrat à la grosse, devra payer purement et simplement à l'assuré le montant justifié des réparations, sans s'inquiéter de la manière dont on se sera procuré les fonds?

343. Cette question a donné lieu à controverse; le tribunal de Marseille, après avoir décidé (1) qu'un emprunt à la grosse, contracté dans les circonstances qui viennent d'être dites, devait rester complètement étranger à l'assureur et peser uniquement sur l'assuré, a, depuis, décidé plusieurs fois le contraire (2). Le tribunal de Bordeaux a jugé aussi (3) dans le même sens, et enfin deux arrêts de la cour de Bordeaux, rendus, le premier sous la présidence de M. Ravez (4), le se-

(1) *Journal de Marseille*, t. IX, I, p. 235.

(2) *Ibid*, t. XIV, p. 11, et II, p. 1; enfin, 4 octobre 1832, *Mémorial de Jurisprudence commerciale de Bordeaux*, t. Ier, II, p. 20.

(3) *Bibliothèque commerciale de Bordeaux*, t. VI, p. 400.

(4) *Journal du Palais*, t. XXIII, p. 331; *Journal des arrêts de la cour de Bordeaux*, t. V, p. 246.

cond, plus récemment, sous la présidence de M. Roullet (1), consacrent la même décision, et rejettent, en entier, sur les assureurs, le poids des emprunts à la grosse contractés, au lieu du reste, après la fin des risques, mais pour réparations d'avaries survenues durant le voyage assuré.

Cette jurisprudence nous paraît bonne, et tout-à-fait conforme aux principes du contrat d'assurance. Nous tenons l'assureur obligé d'indemniser l'assuré de toute avarie, c'est-à-dire de toute dépense extraordinaire survenue par fortune de mer. Or, il est évident que la nécessité d'emprunter à la grosse, quand l'emprunt doit être employé à payer les réparations d'une avarie éprouvée pendant le voyage, est une conséquence, non pas immédiate, mais directe, de la fortune de mer. Inutilement dirait-on que la nécessité d'emprunter à la grosse ne résulte pas d'un événement maritime, mais de la rareté des capitaux dans le lieu de réparation. Peu importe, car la nécessité d'emprunter à la grosse se trouve évidemment comprise dans la nécessité de faire la réparation, et pourquoi cette nécessité de réparer, sinon parce qu'une fortune de mer a frappé le navire? Personne n'oserait soutenir que l'assureur n'est pas tenu d'indemniser l'assuré d'une somme payée pour droit de balise ou d'ancrage dans le port où un sinistre maritime aura forcé le navire à chercher un refuge? Ce-

(1) *Journal du Palais*, t. II, 1841, p. 252; *Journal des arrêts de la cour de Bordeaux*, t. XVI, p. 264.

pendant on pourrait prétendre avec autant, ou plutôt avec aussi peu de raison, que la nécessité de payer ce droit naît de la législation du lieu, et non de la fortune de mer.

344. Au surplus, simple commentateur des polices de Paris et de Bordeaux, nous n'avons pas à pousser plus loin la discussion; notre article a mis fin à toute difficulté, en stipulant d'une manière expresse et générale au profit des assureurs, que « tous emprunts faits au lieu de destination du voyage leur demeurent étrangers. »

La précision et la netteté de cette clause lèvent toute espèce de doute. Jamais, sous l'empire de notre police, l'assuré ne pourra demander à l'assureur autre chose que le paiement de la portion de profit maritime due au prêteur le jour où finit le voyage assuré, et si, le voyage terminé, la nécessité de réparer le navire rend indispensable un emprunt dans le lieu de destination, l'assureur ne devra jamais rien au-delà des frais mêmes de la réparation, sans qu'on puisse mettre à sa charge aucune portion de la prime de grosse, moyennant laquelle on se sera procuré les fonds nécessaires.

Un jugement tout récent du tribunal de la Seine, dont nous ne savons pas encore qu'il ait été fait appel, a décidé la question dans ce sens, le 22 août 1842. Nous rapporterons d'autant plus volontiers cette décision, que le tribunal avait à résoudre dans l'espèce une autre difficulté relative à l'interprétation de l'article 16 de la police. Voici ce jugement, dont

les considérans font assez connaître les faits de la cause :

« Attendu en fait que, suivant conventions verbales du 8 janvier 1841, les sieurs Ravesies et fils, de Bordeaux, ont fait assurer par les défendeurs, moyennant une prime de 10 %, une somme de 33,000 fr., valeur agréée, sur le corps du navire le *Georges-Gustave*, pour une année de navigation, à partir du 9 janvier, pour suivre en prime liée ; ledit navire pouvant aller au Sénégal, ainsi qu'à Londres et Liverpool, à charge par les assurés de payer, en sus de la prime, 1 % par chaque voyage à Saint-Louis ;

» Attendu qu'il appert, des pièces produites, que le capitaine du susdit navire a déclaré, devant le président du tribunal de première instance, séant à Bayonne, que le 6 mai il était sorti du fleuve le Sénégal ; que son navire, en passant la barre, avait donné plusieurs coups de talon, avait commencé à faire de l'eau, et que la voie avait toujours augmenté, jusqu'au jour de son arrivée dans le port de Bayonne, soit jusqu'au 8 juin 1841 ;

» Attendu que le tribunal a nommé des experts pour constater l'état dudit navire ; qu'il a ordonné les réparations indiquées par lesdits experts ; que le montant desdites réparations s'est élevé à 10,521 fr. 93 c., déduction faite de 972 fr. 07 c., somme produite par la vente du vieux cuivre ;

» Attendu que le capitaine n'ayant pas de fonds pour acquitter la somme sus-énoncée, sollicita et obtint l'autorisation de faire un emprunt à la grosse ;

qu'il souscrivit, à cet effet, une obligation de 10,521 f. 93 c., avec augmentation de 24 %, pour prime de grosse;

» Attendu que les parties sont d'accord sur la nature des dépenses faites, sur la portion qui doit être au compte des assureurs, et sur celle qui doit rester pour le compte du navire;

» Attendu que les défendeurs offrent de payer 4,130 fr. 70 c., montant des avaries à leur charge; que les demandenrs réclament en outre la somme de 1,525 fr. pour la part proportionnelle des défendeurs dans la prime de 25 %, et autres frais relatifs à l'emprunt à la grosse;

» Attendu que la question à résoudre est de savoir si les assureurs sont tenus du remboursement de la prime de grosse afférente au remboursement des avaries à leur charge;

» Attendn qne lors des conventions verbales précitées, les demandeurs sont convenus de s'en rapporter aux conditions générales stipulées par les défendeurs;

» Que, suivant l'nne de ces conditions, les primes des emprunts à la grosse, contractées pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'an lien de destination de ce voyage;

» Qn'il a été dit, en outre, qu'en cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaqne voyage serait l'objet d'un réglement séparé, et que la fin en serait déterminée conformément à une clause qui, pour l'assurance sur corps, fixait le commencement des ris-

ques au moment où le navire avait démarré, et la fin desdits risques cinq jours après qu'il avait été ainsi amarré au lieu de sa destination ;

» Attendu qu'il résulte de ce qui précède, que l'intention des parties a été de déroger au principe général, qui est, en matière d'assurance à terme, de considérer les deux points extrêmes du temps limité, comme formant les termes constitutifs du voyage ; qu'il est évident qu'elles ont abandonné la fiction de l'unité de voyage, et qu'elles ont voulu établir une ligne de démarcation entre les voyages successifs ;

» Attendu que ce système présente, en certains cas, des avantages notables à l'assuré ; que celui-ci doit donc également supporter les conséquences qui, dans d'autres circonstances, peuvent lui être préjudiciables ;

» Attendu qu'il ne s'agit plus que de décider si, dans l'espèce, Bayonne doit être considéré comme le lieu de destination du *Georges-Gustave ;*

» Attendu que l'on ne constate pas, dans le rapport du capitaine, que celui-ci ait été forcé de relâcher à Bayonne ;

» Qu'il résulte, au contraire, des élémens de la cause, que le navire était en route pour ledit port, où il allait chercher du fret ;

» Qu'il est dès-lors arrivé comme à son lieu de destination ;

» Attendu que c'était à l'assuré qu'il incombait de faire ouvrir au capitaine le crédit nécessaire pour subvenir aux dépenses ; que l'assureur n'était tenu de

supporter la prime de grosse que dans le cas de relâche forcée, et lorsque, par conséquent, il était impossible à l'assuré de prévoir le lieu où aborderait son navire;

» Par ces motifs,

» Le tribunal donne acte aux défendeurs de l'offre par eux faite de payer le montant des avaries, conformément au réglement du 23 décembre, et, sous le mérite de ces offres, et à la charge de les réaliser dans le délai de huitaine, déclare les demandeurs mal fondés, avec dépens. »

345. Moins nette et moins précise, la police de Bordeaux se borne à dire que « tous emprunts faits au dernier lieu de destination *pour voyages subséquens*, demeurent étrangers aux assureurs. »

Tout en donnant aux Bordelais le conseil d'adopter une rédaction qui ne laisse pas même de prétexte à l'équivoque, nous n'hésitons pas à déclarer que nous voyons, dans les termes qui précèdent, l'expression d'une stipulation en tout conforme à la clause parisienne.

S'il pouvait rester un doute sur ce point, si l'on voulait, par exemple, essayer de soutenir que ces mots « *pour voyages subséquens* » laissent au compte de l'assureur les emprunts faits au lieu de destination pour réparer les avaries survenues pendant le voyage assuré, nous répondrions, d'abord, que la clause serait parfaitement inutile, puisqu'elle ne dérogerait ni au droit commun, ni à la jurisprudence dont les assureurs ont voulu se garantir, si elle ne devait point précisément s'appliquer aux emprunts faits pour ré-

parer les avaries du voyage assuré, car personne n'a jamais prétendu qu'un assureur pût être tenu des emprunts que l'assuré destinerait au chargement ou à l'armement d'un voyage futur.

Nous ajouterions (et cette réponse n'aurait pas moins de force) que la première partie de l'article, qui fixe, à l'arrivée du navire au dernier lieu de destination compris dans l'assurance, la fin de l'obligation où l'on reconnaît que sont les assureurs de payer la prime des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites pendant le cours du voyage, explique surabondamment que la dernière disposition s'applique aux emprunts qui seraient faits, dans le même but et pour le même emploi, mais au lieu de destination.

L'article 19 de la police de Bordeaux nous paraît donc exprimer, mais seulement avec moins de clarté, exactement la même stipulation que l'article correspondant de la police de Paris. Malgré la différence qu'un esprit subtil peut essayer de trouver entre ces mots de la formule bordelaise : « Jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance » et ceux-ci de la formule parisienne : « Jusqu'au lieu de destination de ce voyage, » le sens est évidemment le même, et la combinaison de l'article 16 avec l'article 19, si logiquement faite par le tribunal de la Seine, dans le jugement du 22 août 1842, plus haut cité, doit servir pareillement à interpréter ce qui peut rester de vague et d'obscur dans ces mots : « Jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. »

346. En résumé, notre article fait, aux règles du droit commun, et aux principes consacrés par la jurisprudence, deux remarquables dérogations. Il affranchit l'assureur de l'obligation de payer, passé le jour où l'assurance a pris fin (car l'article s'appliquerait pareillement au cas de rupture du voyage assuré), la prime des emprunts à la grosse contractés en cours de voyage, pour faire face aux dépenses et aux réparations du navire, c'est la première ; il affranchit les assureurs, non-seulement de tout emprunt à la grosse, mais encore de tout emprunt simple (car l'expression de la clause est générale) contracté au lieu de destination, même pour réparer les avaries survenues pendant le temps de l'assurance ; c'est la seconde.

347. Les dérogations consacrées par notre article nous paraissent si nettes, au surplus, dans leurs expressions, et si claires dans leur but, que, même dans l'hypothèse d'un navire qui éprouverait, après son arrivée au lieu de destination, mais avant l'expiration des cinq jours, pendant lesquels l'article 6 de la police prolonge les risques assurés, une avarie qui exigerait une réparation immédiate, nous déciderions sans la moindre hésitation que, si l'assureur doit payer le montant de l'avarie, puisqu'elle serait survenue pendant le voyage assuré, il ne serait en aucune manière tenu de l'emprunt à la grosse auquel l'assuré aurait été obligé de recourir pour payer la réparation. Notre article regarde moins, en effet, à l'expiration de l'assurance qu'au lieu où se fait la réparation, pour décider de quels emprunts l'assureur doit ou ne doit

pas répondre; il met à l'écart le principe de droit commun, par lequel l'assureur, obligé d'indemniser l'assuré de tout dommage et de toute perte fortuite, serait tenu des frais de l'emprunt à la grosse, comme étant une suite directe bien qu'éloignée du sinistre, pour s'attacher exclusivement à cet autre principe, que l'assureur doit procurer l'arrivée. Voilà pourquoi l'article, qui met à la charge de l'assureur les emprunts faits en cours de voyage, l'en affranchit ou le dispense d'en payer le profit maritime ou l'intérêt, aussitôt que le navire est parvenu à la destination du voyage assuré. Une fois le navire au lieu du reste, l'assureur ne doit plus que le montant des réparations nécessitées par les avaries du voyage, mais tous frais faits par l'assuré pour se procurer les fonds nécessaires à cette réparation lui sont étrangers. Telle nous paraît l'économie de la clause.

Par une conséquence implicite, mais évidente de cette stipulation, conséquence qu'il importe, au surplus, de faire ressortir clairement, l'intérêt de l'emprunt ordinaire contracté pour payer des réparations faites, soit en cours de voyage, soit après le voyage terminé, ne saurait, au premier cas, figurer dans le compte d'avaries que jusqu'au jour où le navire a touché au port de destination, et doit, au second cas, demeurer exclusivement au compte de l'assuré, tout comme y demeurerait la prime d'un emprunt à la grosse, sans préjudice, bien entendu, du droit incontestable qui appartient à l'assuré de se faire payer par l'assureur l'intérêt des sommes employées aux réparations.

348. En disposant que l'assureur ne sera tenu que jusqu'au lieu de destination du voyage assuré de la prime d'un contrat à la grosse, contracté durant le voyage, pour faire face aux avaries de ce même voyage, notre article fait naître une double question.

L'assurance et le voyage assuré terminés, le compte d'avarie dressé et liquidé, l'assureur, qui doit, aux termes de l'art. 24, payer toute perte à sa charge, comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, devra-t-il payer immédiatement à l'assuré le capital emprunté et la portion du profit maritime mise à sa charge par notre article?

Qu'arrivera-t-il, enfin, si l'objet affecté à l'emprunt à la grosse, venant à périr postérieurement à la fin du voyage assuré, l'assuré se trouve dégagé par cette perte de l'obligation de rembourser au prêteur le capital et le profit maritime? Devra-t-il restituer à l'assureur qui lui aurait déjà payé, à titre d'avarie, le capital et la portion de la prime à sa charge, la somme qu'il en aurait reçue ?

349. La solution de la seconde question pouvant aider et conduire à la décision de la première, nous nous en occuperons tout d'abord.

Il est incontestable que, si l'assureur est tenu de fournir à l'assuré l'exacte indemnité des pertes et dommages par lui subis, tout ce qui diminue ces pertes ou ce dommage doit naturellement venir à la décharge de l'assureur. Obligé de supporter le surcroît de frais qu'entraîne la nécessité d'un emprunt à la grosse, contracté dans les circonstances prévues par notre article,

l'assureur doit profiter pareillement des chances aléatoires de ce contrat. Si donc un sinistre, postérieur au voyage assuré, vient, dans un temps où l'assureur ne répond plus de la chose affectée au prêt, résoudre, par la perte de cette chose, l'obligation de l'emprunteur à la grosse, l'assureur doit profiter de cette résolution au lieu et place du premier, tout comme, à son lieu et place, il eût, en cas d'heureuse arrivée, payé le capital et le profit maritime.

Si l'assureur, en réglant avec l'assuré les suites de leur contrat, lui avait d'avance payé le montant du capital emprunté à la grosse, et la portion du profit maritime laissée à sa charge par notre article, il est donc évident que l'assuré, dégagé vis-à-vis du prêteur par le sinistre postérieurement survenu, devrait restituer à l'assureur la somme qu'il aurait reçue pour cet objet.

350. La première question devient maintenant facile à résoudre. Si l'obligation de l'assureur est de payer, à la décharge de l'assuré, le capital et le profit maritime; si cette obligation n'est pour l'assureur que la conséquence de l'engagement par lui pris d'indemniser l'assuré du tort que lui a causé le sinistre, il est clair que l'assuré ne peut réclamer de l'assureur le remboursement du capital et du profit maritime, aussi long-temps qu'il n'a pas encore été forcé de les payer lui-même. Comment d'ailleurs aurait-il le droit d'exiger de l'assureur le réglement immédiat d'une créance dont l'existence même est éventuelle ?

Nous ne croyons donc pas que l'assuré soit fondé à exiger, en même temps que le réglement du surplus

dès avaries, le paiement immédiat du capital et du profit maritime. Il doit attendre, pour réclamer ce paiement, que la créance, d'éventuelle et d'aléatoire qu'elle était, soit devenue liquide et certaine. Cette marche, d'ailleurs, évitera l'inconvénient de la restitution à laquelle serait plus tard obligé l'assuré, en cas de perte des objets affectés au prêt.

Nous pensons toutefois que l'assuré serait recevable à demander à l'assureur caution du paiement auquel il est possible qu'il soit plus tard obligé. Réciproquement, si l'assureur consentait à payer, par anticipation, le capital et la portion du profit maritime mise à sa charge, il pourrait exiger de l'assuré, comme condition de ce paiement, caution bonne et valable.

Article 20.

Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille ; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de quinze pour cent de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR	DIX POUR CENT SUR		QUINZE POUR CENT SUR
Alun.	Métaux.	Alizari.	Amandes en futailles.	*Noir animal.*	Cacao en vrac.
Beurre.	Mercerie.	Bijouterie fausse.	Amidon.	Noix de galle.	*Grains* et graines en vrac.
Bois (1).	Orfèvrerie et bijouterie fines.	Cacao en futailles.	Anis.	Papier et librairie en caisses.	Légumes secs.
Brai et goudron.	Passementerie.	Café en sacs ou balles.	Cacao en sacs ou balles.	Pelleteries.	Nitrates.
Café en futailles.	Pierres précieuses.	Charbon de terre.	Café en vrac.	Poissons secs ou salés.	Paille et foin.
Canelle.	Piment en sacs.	Colle en futailles ou en caisses.	Chanvre et lin.	Poivre et piment en vrac.	Papier et librairie en balles.
Cassia lignea.	Poivre en sacs.	Cordages non goudronnés.	Crins et poils.	Potasse, perlasse et vedasse.	Tourteaux.
Cire.	Quinquina.	Cornes.	Cuirs et peaux.	Riz en sacs.	
Clous de girofle.	Rubans.	Coton filé.	Ecorces de chêne.	Sel de soude.	
Cochenille.	Savon.	Curcuma.	Farine en sacs.	Soude.	
Cordages goudronnés.	Soies et soieries.	Farine en barils.	Fleur de soufre.	Sucre en sacs ou balles.	
Coton brut.	Soufre.	Gingembre en futailles.	Gingembre en sacs.	Sumac.	
Draps et autres étoffes de laine.	Suif.	Gomme en futailles.	Gomme en sacs ou en vrac.	Tabac en sacs ou balles.	
Espèces monnayées.	Thé.	Riz en futailles.	Grains et graines en barils ou en sacs.	Teintures.	
Garance en futailles.	Toileries et autres tissus de lin et de coton.	Sellerie.	Gravures et lithographies.	Toiles bleues dites guinées.	
Indigo.	Vif-argent.	Sucre en futailles ou en caisses.	Laines cachemire.	Viandes salées.	
Laines lavées.	Verdet.	Tabac en futailles.	Liquides en futailles.		

(1) Les mots soulignés manquent dans la police de Bordeaux.

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour cent.

La franchise de dix pour cent, déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à deux pour cent pour le petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, et à dix pour cent pour le long-cours.

351. Les risques maritimes, c'est une observation déjà faite par nous n° 305, peuvent se diviser en deux classes : les uns, tels que le naufrage, la prise, le feu, le pillage, menacent à peu près, avec les mêmes chances, toutes les marchandises exposées à la mer, quelles que soient leur nature et leur espèce, et par cela seul qu'elles naviguent; les autres menacent plus particulièrement certaines marchandises, à cause de leur plus grande facilité à s'endommager ou à se détériorer par l'événement des accidens de mer.

Tout le monde comprendra, par exemple, que, si le naufrage ou l'incendie du navire, en pleine mer, occasionnent également la perte entière d'un chargement de sel et d'un chargement de marbres, le dommage d'une simple voie d'eau pourra très-bien détruire entièrement le sel, sans causer aux marbres aucune altération.

Les risques maritimes étant plus grands pour cer-

taines marchandises, il est naturel que l'assurance s'en fasse à des conditions plus difficiles; et, la prime étant le prix des risques, cette différence entre les diverses espèces de risques devrait, ce semble, se traduire par une élévation correspondante du taux de la prime, graduée suivant les chances plus ou moins fâcheuses auxquelles la chose est exposée par son espèce et par sa nature.

Mais l'usage s'est introduit d'établir toujours le taux de la prime sur le calcul et par la considération des risques maritimes généraux, c'est-à-dire de ceux qui sont également redoutables à toutes les marchandises, sauf à stipuler, au besoin, une franchise ou retenue de tant pour cent sur la valeur assurée, et à faire varier cette retenue suivant l'espèce de la chose en risque, et le péril plus ou moins grand auquel sa nature l'expose.

Cet usage, dont l'existence la plus ancienne est attestée par quelques jurisconsultes italiens (1), ne paraît point remonter au-delà du dix-septième siècle, et doit être contemporain de la naissance de l'action en délaissement.

L'expérience a fait connaître au commerce dansquelles proportions et avec quelles chances les diverses denrées sont exposées aux risques maritimes, et l'on a, en conséquence, sur chaque place, compris sous une même catégorie les objets exposés a des risques à peu près égaux, en stipulant pour chacune de ces clas-

(1) Targa et Casa Regis.

sifications des franchises dont la quotité varie, en général, de trois à quinze pour cent.

Certaines denrées, telles que les fruits verts et secs, le sel, les glaces, sont même exposées par leur nature à des risques si multipliés et si dommageables, que les assureurs ne veulent les courir à aucun prix, et qu'ils ont le soin de s'en affranchir entièrement par la clause *franc* d'avaries particulières.

352. Le premier paragraphe de notre article donne l'énumération des marchandises que nos assureurs ont ainsi stipulées franches d'avaries particulières. Cette franchise ne s'étend pas, on le voit, aux avaries grosses, et la raison en est simple. La franchise d'avaries particulières, stipulée par notre article sur certaines marchandises expressément désignées, n'a d'autre motif que leur nature fragile et périssable. Ce motif, excellent quand il s'agit d'avaries particulières, ne vaut plus rien s'il est question d'avaries grosses; en effet, ces avaries sont toujours faites en vue du salut commun; elle résultent toujours d'un acte volontaire du capitaine et de l'équipage; elles sont supportées en commun, par le navire et par le chargement. Or, quand la perte doit provenir d'un sacrifice volontaire, peu importe la nature des marchandises. Leur fragilité, leur facilité plus ou moins grande à se détériorer n'est plus d'aucune considération; le même danger les menace toutes sans acception; toutes seront également appelées à profiter du sacrifice opéré pour le salut commun, toutes enfin également condamnées à une contribution proportionnelle.

353. Des considérations analogues ont fait introduire, dans la clause qui affranchit certaines marchandises de toute avarie particulière, une double exception, pour les cas d'abordage et d'échouement avec bris. Ces deux accidens affectant forcément toute espèce de marchandises, bien qu'avec des chances variables, suivant la fragilité ou la corruptibilité plus ou moins grande des objets, les assureurs ont senti la justice de prendre sur eux, dans ces deux cas, mais sous une retenue de quinze pour cent, même le risque des denrées qu'ils ont stipulées franches de toute autre avarie particulière.

354. Le second paragraphe de l'article 20 range sous quatre catégories les marchandises qui sont à Paris l'aliment le plus ordinaire des assurances. Il stipule une retenue de trois pour cent de la valeur assurée sur la première catégorie, de cinq pour cent sur la la seconde, de dix pour cent sur la troisième, et de quinze pour cent sur la quatrième. Il ajoute enfin que les avaries, sur les objets non compris dans l'une de ces quatre classes, seront payées sous la retenue de cinq pour cent; clause précise et claire, propre à prévenir un grand nombre de difficultés.

355. Le troisième paragraphe explique, enfin, que la retenue de dix pour cent, sous la déduction de laquelle les assureurs s'engagent à payer les avaries particulières des liquides en futailles, que le paragraphe précédent a rangées dans la troisième catégorie, est stipulée indépendamment et en dehors du coulage ordinaire, dont les assureurs ne répondent

pas, et que l'article fixe, à deux pour cent pour le petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, et à dix pour cent pour le long-cours.

Cette clause est destinée à prévenir une difficulté élevée mal à propos, sans aucun doute, sur l'effet de la clause *franc de coulage*, mais qui s'était présentée, et que la jurisprudence avait tranchée plusieurs fois dans le sens de notre article (1). Il est, en effet, généralement reconnu, dans le commerce, que même par un beau temps, par la traversée la plus heureuse, sans aucune fortune de mer, la déperdition inévitable des liquides en futailles occasionne une avarie que la coutume, constatée par notre article, évalue, approximativement et à forfait, aux chiffres plus haut indiqués. Cette perte ne résulte point de fortune de mer; elle n'a point non plus le caractère aléatoire des risques qui forment la matière du contrat d'assurance, car elle est à peu près la même en toute saison, sur tout navire et pour toute navigation ; il est donc naturel que les assureurs n'en répondent point, et les principes veulent qu'elle reste, comme provenant du vice propre de la chose, exclusivement au compte de l'assuré (2).

Mais, indépendamment de ce coulage habituel et

---

(1) Aix, 23 novembre 1818, *Journal du Palais*, t. XIV, p. 1080; Aix, 14 mars 1823, *Journal du Palais*, t. XVII, p. 965.

(2) Émerigon, t. Ier, p. 839; Valin, sous l'article 21; Pardessus, t. III, p. 275.

ordinaire, les liquides en futailles sont exposés à un coulage beaucoup plus considérable, pour peu que la mer soit grosse, et que le navire fatigue. Ce risque, particulier à cette espèce de marchandise, et qui tient moins à sa nature qu'à son mode de conditionnement, puisque les liquides en bouteilles n'y sont guère exposés, ne permet point aux assureurs de s'en charger aux conditions ordinaires; mais, au lieu d'exiger une prime plus forte, ils ont mieux aimé, comme nous le disions n° 351, rétablir l'équilibre en stipulant une retenue.

356. Maintenant comment calculer la franchise du coulage ordinaire? Sera-ce sur la valeur assurée? sera-ce sur la valeur effective des liquides?

Nous ne doutons pas que la valeur assurée ne doive servir de base au calcul de la franchise pour le coulage ordinaire, tout comme elle sert de base au calcul de la franchise pour le coulage fortuit. Il faut appliquer ici le principe général qui, toutes les fois qu'il s'agit, entre l'assureur et l'assuré, d'évaluer l'objet assuré, lui donne la valeur pour laquelle il a été mis et accepté en risque, c'est-à-dire la valeur agréée, et, à défaut, la valeur au temps et au lieu du chargement.

357. Il est bien entendu que lorsque l'assuré veut fonder une demande en délaissement, sur l'allégation d'une perte ou d'une détérioration des trois quarts, il ne doit être fait, pour établir le calcul de ces trois quarts, aucune autre déduction que la retenue de dix pour cent pour coulage ordinaire. Si l'on comprenait

dans le calcul des trois quarts les dix pour cent auxquels on évalue (dans les voyages de long-cours) le coulage ordinaire, on ferait payer à l'assureur un dommage dont il n'a pas entendu se charger ; c'est évident. L'assureur ne doit et n'a voulu répondre que des cas fortuits, et des pertes causées par fortune de mer. Mais il en est autrement du coulage causé par les événemens maritimes ; il est clair que lorsque ce coulage s'élève à 75 p. 0/0 de la valeur assurée, déduction faite du coulage ordinaire, l'action en délaissement s'ouvre, et produit tout son effet, sans qu'il y ait lieu à aucune franchise, même pour coulage ordinaire, puisque l'effet du délaissement est de rendre simplement l'assureur propriétaire des choses délaissées, en l'état qu'elles se trouvent. La franchise de deux, de quatre et de dix pour cent, n'est stipulée que pour le cas de l'action en avarie ; dès qu'il y a délaissement, l'assureur doit payer la somme assurée sans aucune retenue.

358. Notre article donne encore lieu à une question fort épineuse, qu'une rédaction plus claire n'eût point permis de soulever.

La clause qui déclare franches d'avaries particulières certaines marchandises énumérées dans le premier paragraphe de l'article, cesse-t-elle d'avoir son effet dans les cas qui donnent ouverture au délaissement? c'est-à-dire, l'assuré qui, dans les sinistres mineurs, ne peut exercer aucune action en paiement des avaries particulières éprouvées par les marchandises de la catégorie de celles dont il s'agit, peut-

il, malgré la clause, opter, dans les cas prévus par l'art. 369 du Code de commerce, entre l'action en délaissement et l'action en avarie que la loi lui rendrait dans ce cas?

On peut dire pour l'affirmative que la police est une loi d'exception pour les parties qui contractent sous son empire, et qu'en tous les points où elle ne déroge pas formellement aux principes généraux posés par le Code, ces principes demeurent, et doivent être suivis. L'art. 409 du Code de commerce dispose expressément que dans les cas qui *donneront ouverture au délaissement*, la clause générale *franc d'avarie*, qui a pour effet ordinaire d'affranchir les assureurs de toute avarie commune ou particulière, devient caduque, en sorte que, malgré cette clause, les assurés ont l'option entre l'action en délaissement et l'action en avarie. Or, on ne voit aucune raison de prétendre que cet article ne s'applique point à la clause *franc d'avaries particulières* stipulée par l'art. 20 de la police, aussi bien qu'à la clause plus générale *franc d'avaries*. L'une est évidemment renfermée dans l'autre, et la disposition qui déclare nulle, en certains cas, la clause la plus étendue, annulle évidemment, et pour ainsi dire, *à fortiori*, la clause particulière contenue dans la première. L'une n'est, à vrai dire, qu'un cas spécial de l'autre. Qui anéantit la seconde, détruit tout l'effet de la première.

On peut essayer de répondre qu'assurément il en devrait être ainsi, dans le cas d'une police qui stipulerait en termes généraux la clause *franc d'avaries par-*

ticulières sur toute espèce de chargement, mais que l'article 20 de notre police n'appliquant cette clause qu'à certaines marchandises d'espèce déterminée, il est évident que les assureurs n'ont eu qu'un but, celui de déclarer qu'ils n'entendaient, d'aucune manière, ni en aucun cas, assurer les denrées énumérées dans ce paragraphe; que cette intention ressort mieux encore de la précaution par eux prise d'excepter deux cas, dont l'un est précisément un cas de délaissement (1); que si leur volonté n'avait pas été de déroger, au besoin, à l'article 409 du Code, il aurait été parfaitement inutile de stipuler qu'au cas d'échouement avec bris, ils paieraient les avaries particulières, sous une retenue de quinze pour cent, puisque la disposition de l'article 409, si l'on en veut faire l'application, donne à l'assuré, dans le cas d'échouement avec bris, le droit d'opter entre le délaissement et l'action d'avarie pleine et entière. Si l'assuré eût pu, à sa volonté, dans tous les cas de délaissement, exercer, sans restriction, l'action d'avarie, c'eût été une naïveté singulière de stipuler que, dans un de ces cas, on lui laisserait cette action, sous déduction de quinze pour cent de la valeur assurée. Il est donc évident que notre clause a été rédigée dans le même but et doit avoir le même effet que l'article 8 de la police du Havre, qui s'exprime ainsi, nettement et sans aucune ambiguïté : « Sont francs d'avaries corporelles,

(1) L'échouement avec bris.

et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les faïences, porcelaines, etc., etc.; en cas d'échouement avec bris ou d'abordage, on paiera l'excédant de quinze pour cent de la valeur assurée. »

Nous ne saurions être touché, nous l'avouons franchement, des raisons qui précèdent. Il faut décider, nous n'en doutons point, que l'article 409 s'applique aux cas prévus par notre article 20 (1), et que toute les fois qu'un sinistre survient, de nature à donner ouverture à l'action en délaissement, l'assuré a l'option de faire délaissement, ou de demander par action d'avarie, et malgré la clause de l'article, une indemnité complète, même sur les marchandises qu'elle déclare franches d'avaries particulières. Seulement, en cas d'abordage, même entraînant perte ou détérioration des trois quarts, comme au cas d'échouement avec bris, cette action d'avarie ne s'exercera que sous la déduction de quinze pour cent de la valeur assurée.

Voici nos raisons :

L'article 409 contient, comme tous les autres articles de la loi, des dispositions générales qui régissent les assureurs et les assurés, toutes les fois qu'ils n'y ont point fait de dérogation formelle. Rien, dans le texte de l'article 20 de notre police, n'exprime la volonté nette et positive de déroger aux dispositions de l'article 409 du Code de commerce. Or, les dérogations, c'est un principe inutile à rappeler, tant

(1) Cassation, 8 février 1831, *Journal du Palais*, t. XXIII, p. 99.

il est présent à tous les esprits, sont de droit strict, et ne se présument pas. Le Code veut que, dans tous les cas qui donnent ouverture au délaissement, la clause franc d'avaries soit comme non écrite dans les conventions; nous avons prouvé plus loin qu'il en devait être de même de la clause franc d'avaries particulières. Si les assureurs voulaient déroger à l'article 409, ils devaient le faire en termes précis qui ne permissent ni l'hésitation ni le doute. Ils ne l'ont pas fait. Pour lire dans notre article 20 la volonté dont ils prétendent y avoir déposé l'expression, il faudrait, à travers les détours d'un raisonnement plus ou moins juste, suivre une voie indirecte et mal éclairée; à eux la faute! La clause est stipulée en leur faveur, le doute doit s'interpréter contre eux. Peu importe qu'ils aient fait une double exception à leur clause *franc d'avaries particulières*, pour les cas d'abordage et d'échouement avec bris; cette exception ne saurait enlever aux assurés le droit d'option que leur accorde l'article 409.

Quant à l'argument tiré, par analogie, de l'art. 8 de la police du Havre, nous répondrons que cet article n'a point du tout le sens que quelques personnes ont voulu lui prêter. Nous verrons, plus tard, que s'il déroge à l'article 409 du Code, en ce sens que, déclarant non susceptibles d'abandon les mêmes objets qu'il stipule francs d'avaries, il retire à l'assuré le droit d'option accordé par l'article 409, il ne lui enlève pas le droit d'exercer l'action d'avarie, dans les cas où, malgré la clause franc d'avarie, l'article 409 la lui rend expressément.

Peut-être même faudrait-il pousser la rigueur jusqu'à décider d'une manière générale qu'il n'est point permis de déroger à la règle posée par l'art. 409 du Code de commerce; que cet article pose un principe d'ordre public, en présence duquel doivent s'anéantir et demeurer comme non écrites toutes stipulations contraires. Quelque rigoureuse que paraisse cette décision, la doctrine de l'arrêt de cassation du 8 février 1831 semble y conduire, et nous devons avouer que les motifs qui ont dicté l'art. 409 la justifieraient assez bien. S'il en était ainsi, toute espèce de doute devrait disparaître, et il faudrait décider, de la manière la plus absolue, que l'assuré peut toujours, dans les cas de délaissement, opter à son gré entre l'action en délaissement et l'action d'avarie, sans subir aucune espèce de retenue, pas même celle de quinze pour cent, stipulée pour les cas d'abordage et d'échouement avec bris (1).

Nous n'oserions, toutefois, prendre la responsabilité d'une doctrine aussi hardie; nous nous contenterons d'appeler, sur cette grave question, la sérieuse attention des jurisconsultes.

359. Voici maintenant une autre difficulté que les assureurs feraient sagement, à notre avis, de prévenir par l'adoption d'une rédaction dégagée de toute ambiguïté.

L'article 409 du Code déclare sans effet la clause franc d'avaries, non point *dans les cas où il y aura lieu*

---

(1) Voir Dageville, t. IV, p. 89 et suivantes; v. *ibid.*, plusieurs décisions que ne rapportent point les arrêtistes, notamment un arrêt de la cour de Paris, du 31 janvier 1827.

au délaissement, mais, ce qui est fort différent, *dans les cas qui donnent ouverture au délaissement*. Or, les cas qui donnent ouverture au délaissement sont tous ceux qu'énumère et que prévoit l'article 369 du Code de commerce, et c'est évidemment dans tous ces cas que l'article 409 annulle la clause franc d'avaries. Il est vrai que notre police, par son article 12, réduit à trois les cas de délaissement des facultés ; mais peu importe. Puisque la police ne déroge point, nous l'avons établi ci-dessus, n° 358, à l'article 409, cet article doit conserver tout son empire et tous ses effets. Les cas auxquels il se réfère, comme donnant ouverture au délaissement, sont bien évidemment les cas énumérés par l'article 369, et non point certainement les trois cas auxquels il a plu à l'article 12 de la police de limiter par dérogation la faculté de délaisser. Toutes les fois donc que l'assuré se trouvera dans un des cas où le droit commun l'admettrait à faire délaissement, quoique l'article 12 de la police empêche qu'il puisse exercer ce droit, parce qu'il y a formellement renoncé, il n'en sera pas moins recevable et fondé à exercer dans toute son étendue, et malgré la clause franc d'avaries particulières, l'action en réparation du dommage éprouvé. Il se trouvera, en effet, dans l'un des cas où l'article 409 annulle et répute non écrite la clause franc d'avaries, et, cette clause détruite, l'article 12 de la police l'empêche bien de délaisser hors des cas qui y sont énumérés, mais aucune autre disposition ne s'oppose à ce qu'il exerce l'action en avarie.

Les raisons ne manquent point, d'ailleurs, pour ex-

pliquer et justifier cette décision. Le but de la clause franc d'avaries particulières, comme, en général, de toutes les franchises convenues par la police, est de décharger, en partie, l'assureur des risques excessifs que lui aurait fait supporter la nature corruptible ou fragile de certaines marchandises. Or, ce motif, excellent, quand il s'agit d'un sinistre mineur, ne vaut rien quand il survient un accident si grave que toute marchandise, quelles qu'en soient l'espèce et la nature, en demeure également affectée. Tels sont tous les cas de sinistre majeur. Quand même, par une circonstance quelconque, les cas prévus par l'article 369 viendraient à se réaliser dans des conditions qui ne permettraient pas qu'on fît délaissement, par cela seul que l'accident est d'une telle nature qu'il affecte indifféremment, et d'une manière aussi grave, à peu près toute espèce de denrées, par cela seul il est juste que l'assuré soit indemnisé d'une perte totale ou presque totale, et que l'action en avarie lui soit ouverte, malgré la clause qui la lui ferme dans les cas ordinaires (1).

Il est vrai que de cette doctrine il résulte que, lorsqu'une assurance étant faite sur des objets déclarés francs d'avaries particulières par le premier paragraphe de notre article, ces objets sont frappés d'un sinistre majeur, l'assureur se trouve obligé de payer l'avarie, sans pouvoir exercer aucune des franchises

(1) Dageville, t. IV, p. 86 et 87.

convenues pour les autres marchandises ; en sorte que la condition de l'assuré devient alors meilleure que s'il eût chargé des marchandises d'une autre espèce ; mais c'est à l'assureur de s'imputer sa négligence et l'obscurité de la convention ; c'était lui qui stipulait : il devait le faire en termes plus clairs.

360. Nous ne voulons point terminer nos observations sur l'article 20, sans rappeler aux assurés combien les diverses retenues stipulées par cet article rendent important, pour eux, le soin que nous leur avons déjà recommandé, de contracter leurs assurances par séries déterminées, de balles, de surons, de caisses, etc., etc. C'est le seul moyen d'éviter les pertes considérables auxquelles les expose l'élévation des franchises que les assureurs ont pris l'habitude de se réserver.

Les retenues de dix et de quinze pour cent , par exemple, stipulées sur les marchandises de la troisième et de la quatrième catégorie, peuvent former, au préjudice de l'assuré, un découvert considérable. Qu'il s'agisse, on le suppose, d'un chargement d'une valeur agréée de cent mille francs , sous une franchise de 15 p. 0/0, l'assuré , qui paie cependant la prime sur le pied d'une valeur en risque de 100,000 fr., pourra perdre jusqu'à 15,000 fr., sans avoir avoir aucune indemnité à réclamer de son assureur.

L'assurance par séries, dont nous donnons le conseil, et dont une ancienne police de Bordeaux (1) faisait le

(1) Formule adoptée en 1824, article 9.

droit commun, remédie en partie à ce danger; elle force l'assureur à fractionner sa retenue, et à ne l'exercer que sur la valeur partielle de chaque série, au lieu de la prélever sur la totalité du chargement. Le calcul de l'avarie et de la quotité de la franchise se fait, en ce cas, sur chaque série, indépendamment de toutes les autres, et comme si les marchandises qui la composent étaient seules l'objet du contrat (1).

Ainsi notre assuré de tout-à-l'heure a fait assurer cent ballots d'une valeur de 1,000 fr. chacun; mais l'assurance est faite par séries de dix ballots. Quinze ballots, nous le supposerons, auront été entièrement perdus; cinq de la première série, six de la seconde, quatre de la dixième; les autres seront arrivés à bon port. Le calcul de la franchise, que nous supposons aussi, comme tout-à-l'heure, de quinze pour cent de la valeur assurée, s'établira de la manière suivante :

Valeur assurée de chaque série : 10,000 fr.
50 pour cent de perte dans la première : 5,000 fr.
60 pour cent de perte dans la seconde : 6,000
40 pour cent de perte dans la dixième : 4,000

Total de la perte, 15,000 fr.

Déduction faite des quinze pour cent de franchise, l'assureur paiera :

Sur la perte de la première série, 5,000 fr. — 1,500, soit, ... 3,500 fr.

---

(1) Dageville, t. III, p. 101.

Report.	3,500 fr.
Sur la perte de la deuxième, 6,000 — 1,500, soit	4,500
Sur la perte de la dixième, 4,000 — 1,500, soit.	2,500
Total à rembourser. .	10,500 fr.

En tout 10,500 ; en sorte que l'assuré, auquel le mode d'assurance ordinaire ne donnait rien à réclamer de son assureur, ne restera découvert que de 4,500 fr.

L'assurance par séries est un contrepoids si équitable à la stipulation des franchises, qu'aujourd'hui encore les assureurs du Havre en font, par l'article 9 de leur formule, une convention habituelle et de droit commun.

Article 21.

Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées, sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

361. Le principe qui a dicté la disposition de l'article 21 est celui qui réduit aux seules avaries parti-

culières les franchises stipulées par l'article 20. Puisque les franchises convenues par cet article n'ont d'autre but que le rétablissement, par voie de compensation, d'une sorte d'égalité de risques entre les diverses espèces de marchandises, il va de soi que ces franchises ne peuvent justement s'exercer quand il s'agit de régler et de rembourser des avaries non matérielles; c'est-à-dire, par exemple, des frais ou des droits qu'il aura fallu payer sur les marchandises, par suite de fortunes de mer; il est évident que, dans ce cas, la nature plus ou moins corruptible de la marchandise n'étant d'aucune considération, l'avarie doit, sans distinction de l'espèce de la marchandise, être payée par l'assureur d'une manière uniforme.

Aussi, quand il s'agit d'avaries de cette espèce, notre article stipule simplement une retenue de un pour cent de la somme assurée.

Dès que le principe qui justifie les franchises sous lesquelles se remboursent les avaries matérielles ne s'applique point aux avaries immatérielles; dès que la quotité de la retenue sous laquelle se paient ces deux espèces d'avaries n'est pas la même, il est tout simple que le réglement des unes et des autres se fasse séparément, et à part; c'est aussi la disposition finale de l'article.

La contribution proportionnelle dont il y est parlé, et qu'il range parmi les avaries particulières immatérielles, n'est point, bien entendu, la contribution pour avarie grosse, mais la contribution de chacun des intérêts particuliers dont la réunion forme le

chargement total, aux dépenses faites pour le bien commun, non du navire et des marchandises, mais de tout le chargement indivisément.

Article 22 (1).

La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagemens ; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

362. Nous ne connaissons aucun auteur ancien ou moderne (2) qui ait professé la doctrine opposée à celle

---

(1) Article 22 de la police de Bordeaux.

Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagemens ; il ne peut être tenu de payer au-delà.

La garantie de chaque assureur est personnelle, et exempte de toute solidarité quelconque.

(2) C'est à tort que les habiles rédacteurs du *Journal du Palais* citent, dans une note placée sous l'arrêt *Kermel* (t. XV, p. 793), M. Locré, comme enseignant que l'assureur peut cumuler l'action en délaissement et l'action en avarie, de manière à recevoir de l'assureur plus que la somme assurée. M. Locré (t. II, p. 501, *Esprit du Code de commerce)* professe formellement le contraire. Seulement, et Vincens seul est de cet avis, il admet une exception à cette règle; il croit que, dans le cas spécial, prévu par les articles 392, 393 et 394 du Code de commerce (transbordement des marchandises assurées, par suite d'innavigabilité), l'assureur, obligé de rembourser la totalité de la somme assurée, si, postérieurement au transbordement, un sinistre majeur ouvre l'action en délaissement,

que consacre notre article. Tous ont établi ou reconnu que le contrat d'assurance peut être consenti d'une manière indéfinie ou d'une manière limitée : d'une manière indéfinie, si, moyennant une prime fixe, l'assureur a promis de se charger généralement de tous les dommages quelconques que l'assuré peut éprouver, à l'occasion des choses qui sont l'aliment du contrat, durant un certain temps, ou pendant un certain voyage; d'une manière limitée, si, moyennant une prime proportionnelle, soit à la valeur de l'objet, soit à la somme assurée, l'assureur s'oblige à indemniser l'assuré de toutes pertes occasionnées par fortune de mer dans le temps et dans le lieu des risques.

Au premier cas, il est clair que les obligations de l'assureur ne trouvent point de limite dans la valeur de l'objet assuré; il a pris l'engagement de rendre l'assuré indemne de toute perte quelconque que peuvent lui occasionner, à raison de son expédition, les fortunes de mer; il doit donc, sans restriction, payer le montant intégral des pertes justifiées.

---

demeure tenu, en outre, des frais causés par l'échouement du premier navire déclaré innavigable, et par le transbordement qui en a été la conséquence. Il donne pour raison que le paiement de la somme assurée indemnise bien l'assuré de la perte de la chose, mais le laisse à découvert des frais occasionnés par l'échouement. M. Locré ajoute, au reste, que cette distinction ne se trouve point dans le texte. (*Esprit du Code de commerce*, t. II, p. 504 et 505; Vincens, t. III, p. 276.)

Ainsi, un navire d'une valeur de cent mille francs, et assuré d'une manière illimitée, aura, dans les premiers temps du voyage, subi des avaries dont la réparation aura coûté trente mille francs; plus tard un naufrage l'aura détruit : l'assuré perd et les cent mille francs, valeur primitive du navire, et les trente mille, montant des avaries réparées avant la perte. L'assureur devra donc rembourser cent trente mille francs : car l'assurance est illimitée; l'assuré peut cumuler l'action en avarie et l'action en délaissement.

Supposons maintenant, dans la même espèce, l'assurance faite avec limitation, c'est-à-dire, l'indemnité des risques et fortunes de mer garantie seulement à concurrence d'une somme fixée par la police. Quel que soit le montant des pertes successivement éprouvées par l'assuré, l'assureur ne sera jamais tenu de lui payer, à titre d'indemnité, une somme plus forte que la somme assurée. Ainsi, dans l'exemple déjà donné, quoique les avaries cumulées avec la perte du navire constituent pour l'assuré une perte effective de cent trente mille francs; quoique cette perte soit survenue par cas fortuit, dans le temps et dans le lieu des risques, l'assureur ne paiera cependant que les 100,000 f., valeur convenue et assurée du navire.

Il y a plus, quand même la police ne fixerait pas à un certain chiffre la somme dont l'assureur entend se rendre garant, quand même le contrat ne mentionnerait point non plus la valeur de l'objet assuré, l'assurance, néanmoins, ne serait point réputée illimitée, ni l'assureur obligé à rien de plus qu'à payer une

seule fois le montant de la valeur de la chose mise en risque.

En résumé, pour qu'une assurance soit réputée illimitée, pour que l'assureur soit, en conséquence, obligé de payer, à quelque chiffre qu'elles puissent s'élever, la totalité des pertes éprouvées par l'assuré, à l'occasion de la chose mise en risque, c'est peu que rien, dans les termes de la convention, n'indique la pensée formelle d'une assurance limitée : il faut absolument que la clause d'une assurance indéfinie y soit nettement et expressément stipulée.

Telle est, nous le répétons, la doctrine universelle (1).

363. Indépendamment des principes généraux sur les conventions qui veulent que le contrat, s'il y a doute, s'interprète contre l'assuré, puisqu'il est créancier ; indépendamment de ce que l'usage des assurances illimitées s'est perdu depuis le seizième siècle, tout au moins, comme nous l'avons déjà fait remarquer, t. Ier, n° 139, cette doctrine s'appuie sur les textes. Partout, en effet, la loi suppose l'assurance faite avec limitation ; nulle part elle ne fait l'hypothèse d'une assurance indéterminée.

Ainsi l'article 332 du Code de commerce ne se borne pas à prescrire l'énonciation, dans la police, de la

---

(1) Pothier, p. 171 ; Valin et Émérigon *passim* ; Boulay-Paty, t. IV, p. 274 ; Pardessus, t. III, p. 426 ; Dageville, t. III, p. 79 ; Bravard, p. 466.

valeur de la chose mise en risque ; il ordonne encore l'indication de la somme assurée.

Les articles 382, 383, 384 et 385 du même Code ne supposent même point la possibilité pour l'assureur de rien payer, en cas de délaissement, au-delà de la somme assurée.

Enfin, et ceci est encore plus clair, après que les articles 391 et 392 ont déclaré que l'innavigabilité n'est point un cas de délaissement des facultés, s'il est possible de les transporter par un autre navire, l'article 393 oblige l'assureur à courir les risques sur le nouveau navire, et à supporter néanmoins, à titre d'avaries, les frais de déchargement, d'emmagasinement et autres qui, par leur nature, auraient été, en toute autre occurrence, des risques de terre. Certes, voilà bien un cas dans lequel le législateur semble ordonner que l'assureur supportera cumulativement, et la perte totale, si elle survient après le transbordement, et les avaries qui auront précédé ou accompagné ce transbordement; mais aussitôt, et comme s'il craignait qu'on vînt à se méprendre sur sa pensée, il se hâte d'ajouter cette restriction formelle : *jusqu'à concurrence de la somme assurée.*

Toutefois, dans une affaire demeurée célèbre, le tribunal de la Rochelle et la cour de Poitiers ont fait prévaloir la doctrine contraire à celle que nous venons de développer, et posé en principe que la nature du contrat oblige l'assureur, à moins qu'il ne s'en soit affranchi par la clause franc d'avaries, à répondre indéfiniment de toutes pertes occasionnées par for-

tune de mer, au-delà même de la somme assurée.

Quoique la Cour de cassation (1) ait fait justice de cette grave erreur, en rétablissant les principes, et, surtout, en restituant, à la clause franc d'avaries, le sens et la vertu que la coutume, la loi, les auteurs, et la jurisprudence lui ont toujours donnés; quoique depuis cet arrêt il ne se soit plus trouvé de plaideur assez téméraire pour essayer d'attaquer une doctrine aussi solidement fondée, la clause contenue dans le premier paragraphe de notre article a été depuis lors généralement insérée dans les formules d'assurance.

Un arrêt de la cour de Bordeaux (2), du 3 décembre 1827, confirmé par arrêt de cassation du 15 décembre 1830 (3), peut sembler, au premier coup-d'œil, démentir la constance de la jurisprudence que nous invoquions tout-à-l'heure, à l'appui de l'opinion que notre article fait si clairement prévaloir; mais un examen attentif de ces deux décisions démontre que, dans l'espèce déférée à la cour de Bordeaux, la police, fidèle au surplus à un ancien usage du commerce bordelais, rappelé par les considérans de l'arrêt, stipulait, au profit des assurés, une garantie illimitée; les assureurs s'engageant, en termes exprès, non seulement à répondre « généralement de tous périls quel-

(1) Arrêt du 8 janvier 1823, *Journal du Palais*, t. XVII, p. 793.

(2) *Journal du Palais*, t. XXI, p. 908.

(3) *Journal du Palais*, t. XXIII, p. 956.

conques qui pourraient advenir en quelque manière que ce soit, ou que l'on puisse imaginer », mais ajoutant même « qu'ils se mettaient *en tout et pour tout* au lieu et place de l'assuré ». La cour ne pouvait certainement hésiter à voir dans une telle clause la stipulation formelle d'une assurance illimitée (1), et, l'étendue de la convention souverainement appréciée en fait par la cour royale, la cour de cassation devait forcément confirmer l'arrêt. Loin d'ébranler les principes posés, ces deux décisions, ou tout au moins celle de la cour suprême, en sont donc plutôt la confirmation.

364. La police bordelaise ajoute à notre article un second paragraphe qui stipule d'une manière expresse la non solidarité des assureurs. Il résulte de cette clause, sur le sens et sur l'étendue de laquelle aucun doute ne saurait s'élever d'ailleurs, des conséquences importantes, dans le cas où il s'agit de savoir si la décision du tribunal de commerce est ou non en dernier ressort à l'égard de tous les assureurs, parties dans un même procès; car, la solidarité, si elle existait, établirait une indivisibilité d'intérêts qui, malgré la pluralité des assureurs, conduirait, toutes les fois qu'elle serait reconnue, à régler le premier et le dernier ressort sur le chiffre total de la demande formée contre les assureurs, au lieu de le déterminer à l'égard de

(1) L'arrêt de la cour de Bordeaux paraît toutefois, il faut en convenir, rédigé sous l'influence d'opinions entièrement contraires à la jurisprudence de la cour de cassation.

chacun d'eux, sur le chiffre particulier de la somme par lui souscrite.

365. Nous venons de laisser entrevoir que sous l'empire d'une police qui n'aurait point stipulé explicitement, comme la police bordelaise, ou implicitement, comme la police de Paris, la non solidarité des assureurs, nous serions disposé à croire ces derniers engagés solidairement ; telle est, en effet, notre opinion, quoique nous sachions le contraire décidé par plusieurs arrêts.

En droit civil, la solidarité ne se présume pas, et elle a besoin, pour exister, d'être stipulée en termes formels, et non susceptibles d'équivoque. Le seul fait d'un engagement commun et simultané n'oblige point solidairement ceux qui l'ont contracté.

En droit commercial, au contraire, la tradition coutumière (1) et les auteurs (2) veulent que la solidarité se présume, en sorte que toutes les fois que plusieurs personnes ont conjointement souscrit une obligation commerciale, sans stipuler la non solidarité, leur obligation est solidaire.

Puisque la souscription d'un contrat d'assurance est toujours, suivant nous, un acte de commerce (voir t. Ier, nos 9 et suivans), la solidarité doit donc, de droit

---

(1) Straccha, *De Mercaturâ, passim;* Rote de Gênes, décision 30, nos 5 et 46 ; *Ord. de Barcelone.*

(2) Bornier, t. II, p. 471 ; Jousse, sur l'ordonnance de 1673; Savary, *parère*, 61 ; Pardessus, t. Ier, p. 297; Frémery, *Études de droit commercial*, p. 21 et suivantes.

commun, se présumer entre tous ceux qui le signent conjointement.

Mais il faut se rappeler ici ce que nous disions plus haut, n° 320, qu'une même police peut renfermer plusieurs contrats différens.

En effet, quoique la solidarité doive se présumer, parce que l'engagement est de nature commerciale, il faut cependant, cela va de soi, que l'engagement ait été pris conjointement, pour que la solidarité s'établisse.

Or, les engagemens constatés par une même police peuvent être contractés séparément et distinctement de plusieurs manières:

1° A raison de la date.

Que les signatures données aux mêmes conditions et à la même date constituent un même engagement, conjointement, et par conséquent, solidairement contracté, cela ne peut faire aucun doute; mais par contre, il faut reconnaître que la différence des dates établit la distinction des contrats. Il suffit, pour s'en convaincre, de se reporter aux dispositions combinées des articles 332, 365 et 366 du Code, qui font dépendre la validité du contrat, du jour, et, l'on peut même dire, du moment de la journée auquel il a été signé, car l'article 332 prescrit d'énoncer dans la police si elle est passée avant ou après midi.

2° A raison de la matière.

Si la même police contient des assurances faites sur des objets distincts, par exemple sur trois navires, l'un chargé d'indigos, le second de sucres, le troisiè-

me de cafés; si même cette police unique ne comprend qu'un seul chargement, mais si ce chargement a été distribué en séries, assurées séparément les unes des autres, personne, dans ces deux cas, ne songera à établir de solidarité entre les assureurs, dont quelques-uns auraient assuré les cafés, et quelques autres les indigos ou les sucres.

Mais si plusieurs assureurs avaient, à la même date, assuré, chacun pour une somme différente, les mêmes risques, on devrait, suivant nous, les considérer comme ayant souscrit une sorte de participation, et les réputer solidairement tenus de l'exécution de leurs engagemens.

Par une conséquence indirecte, mais certaine, de ce principe, il faudrait aussi décider que le premier ou le dernier ressort devrait, en ce cas, se calculer sur le chiffre de la somme totale demandée contre tous les assureurs, et non sur le montant de la somme partielle souscrite par chacun d'eux.

Aussi les arrêts assez nombreux qui ont eu à décider des questions de premier et dernier ressort élevées à propos d'assurance, et qui ont jugé que la compétence devait être fixée à l'égard de chaque assureur par le chiffre de la somme qu'il avait souscrite, ont-ils tout d'abord posé en principe la non solidarité des assureurs (1).

(1) Voir dans Estrangin, p. 295 et suiv., cinq arrêts qui ne se trouvent point dans le *Journal du Palais*. Voir, *Jour-*

Mais, chose singulière, malgré l'unanimité des auteurs qui enseignent avec nous la solidarité des assureurs, toutes ces décisions ont posé sans discussion, et comme un axiôme incontestable, le principe opposé. L'arrêt de la cour de Bordeaux, qui seule a voulu prouver la non-solidarité des assureurs, ne l'a même fait qu'en des termes qui ne laissent point découvrir si la cour a entendu poser un principe général et absolu, ou si le cas particulier qu'elle décidait n'était point précisément un de ceux dans lesquels nous avons nous-même établi que la distinction des contrats exclut nécessairement toute solidarité.

Les assureurs bordelais ont donc fait sagement de maintenir, dans l'article dont nous terminons l'examen, la stipulation expresse de non-solidarité ; par là ils ont prévenu toute difficulté sur ce point, et les questions soulevées en matière d'assurance sur le dernier et le premier ressort se trouvent elles-mêmes indirectement éclaircies ; car s'il est constant que sous l'empire de cette police les assureurs ne sont jamais engagés solidairement, eussent-ils tous signé à la même date et dans le même contrat, la doctrine qui mesure le droit d'appel sur la quotité de la somme souscrite par chacun, et non sur la totalité des sommes assurées dans la police, devra toujours être suivie sans contestation possible.

---

nal du Palais, t. Ier, 1841, p. 700, un arrêt de la cour de Bordeaux, du 8 mars 1841.

En effet, la solidarité exclue, l'obligation souscrite par plusieurs assureurs, à la même date, sur les mêmes risques, constitue bien une obligation conjointe; mais une telle obligation, se divisant de plein droit entre tous les obligés, dans la proportion qu'ils ont déclaré chacun la souscrire, s'ils se sont expliqués sur ce point; par tête et par portion virile, s'ils ont gardé le silence; le droit du créancier contre chacun se trouvant par conséquent réduit à réclamer de lui seulement sa portion contributive dans la dette, il est évident que le premier et le dernier ressort sont dès lors déterminés par le chiffre de chaque demande, et non par le total des sommes souscrites conjointement.

On peut, au surplus, consulter avec fruit sur cette question, et sur toutes celles qui touchent à cette difficile matière, l'excellent ouvrage de M. Bénech, professeur à la faculté de Toulouse (1).

---

(1) *Traité des Tribunaux civils de première instance*, pag. 152 et suivantes.

Estrangin, p. 302, adopte et soutient la doctrine de deux arrêts rapportés par lui, et qui ont décidé que lorsque des assureurs poursuivis en paiement, ont opposé, comme défense à la demande formée par l'assuré, une exception tirée, soit de la nullité de la police, soit, s'il s'agit d'un délaissement, de l'absence des conditions légales qui permettent l'abandon, le jugement est toujours susceptible d'appel, quel que soit le chiffre de la demande, attendu le caractère indéterminé de l'exception présentée par le défendeur.

Nous croyons cette doctrine tout-à-fait erronée. Le ressort

ARTICLE 23.

Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé, et où le réglement a été opéré.

366. Voici encore un article qui ne fait qu'appliquer spécialement à la matière des assurances un principe de droit commun. *Locus regit actum*, ont dit les jurisconsultes. Si toute procédure est régie par la loi du lieu dans lequel elle s'instruit, la loi qui régit les conventions est aussi la loi du lieu dans lequel elles ont été passées. Les contrats d'assurance consentis et rédigés en France doivent donc s'exécuter suivant les lois et les coutumes françaises (1). Mais il pourrait ar-

---

se détermine par la valeur de la demande, et toutes les fois que les exceptions ou moyens de défense du défendeur n'ont point pour effet d'augmenter ou de diminuer la quotité de cette valeur, quels que soient la nature et le caractère des questions *incidentes* que la défense soumet à l'appréciation des juges, le ressort demeure invariablement et exclusivement fixé par le chiffre même de la demande. Cette opinion est habilement développée par M. Bénech, dans l'ouvrage déjà cité, pages 92 et suivantes.

(1) Voir Merlin, *Répertoire*, *verbo* police d'assurance, t. XII, p. 573; Émérigon, t. Ier, p. 122; Cassation, 25 mars 1806, *Journal du Palais*, t. V, p. 248.

river qu'on voulût abuser de cette maxime simple et vraie, en la torturant. On aurait, par exemple, essayé de soutenir que les usages et les lois, soit du lieu du sinistre, soit du lieu du reste, soit enfin du lieu où le réglement d'avaries s'opère, devaient, en vertu de la règle *locus regit actum*, servir à fixer les droits respectifs des parties.

La législation de tous les peuples n'établissant point sur des bases uniformes le calcul des indemnités dont l'assureur est tenu, et l'intérêt opposé de l'assureur et de l'assuré pouvant se trouver engagé, suivant les circonstances, à invoquer de préférence, tantôt la législation du lieu de la convention, tantôt la coutume du lieu de destination ou de déchargement, il était bon de rendre impossible, au moyen d'une stipulation formelle, toute difficulté sur ce point.

Quelle que soit donc la nationalité de l'assuré, quelle que soit l'origine des choses assurées, quel que soit le pavillon qui les couvre, en quelque lieu que survienne le sinistre, et de quelque manière que se fasse, entre les divers intéressés, le calcul et le réglement des avaries, ce calcul et ce réglement ne peuvent obliger nos assureurs qu'autant qu'ils sont parfaitement conformes aux lois et coutumes de France. Si l'on a suivi des usages et des lois différens, ces réglemens ne peuvent servir qu'à constater les faits dommageables, et la perte que ces faits causent à l'assuré ne se trouve mise à la charge de l'assureur que de la manière, dans les cas, et suivant les proportions que détermine la loi française.

Article 24.

Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

367. Le droit commun n'oblige l'assureur à payer la perte que trois mois après la signification du délaissement ; c'est la disposition expresse de l'article 382 du Code de commerce.

La loi n'indique aucun délai auquel elle soumette l'exercice de l'action en avarie. M. Pardessus (1), dont nous avons déjà combattu l'opinion sur ce point (n° 322, en note), enseigne que les avaries et les dommages qui n'ouvrent point l'action en délaissement ne sont payables qu'après la fin des risques, c'est-à-dire après l'accomplissement ou la rupture du voyage assuré. Nous avons dit plus haut que nous ne comprenions point qu'en l'absence d'un texte formel l'action en avarie pût être soumise à une autre règle que la règle ordinaire, qui, prenant l'intérêt pour mesure de l'action, déclare celle-ci toujours ouverte, à la charge par le demandeur de justifier l'intérêt et le bien fondé de sa demande.

---

(1) T. III, p. 352.

Dans tous les cas, l'assureur ne peut être poursuivi en paiement qu'après signification faite par l'assuré des actes justificatifs du chargement et de la perte. (Article 383.)

Notre article établit une règle invariable, et qu'on peut dire tout à la fois plus favorable à l'assureur et à l'assuré. Qu'il s'agisse de perte entière ou de perte partielle, que l'assuré exerce l'action en avarie, ou l'action en délaissement, que le voyage ou les risques assurés soient ou non terminés, quinze jours après la remise amiable des actes justificatifs, l'assureur est tenu de payer comptant, sans escompte, le montant de la perte ou de l'avarie.

368. La preuve que l'assuré doit faire à l'appui de sa demande doit porter sur trois points :

1° La réalité de la mise en risque ;

2° Le fait d'un sinistre, majeur ou mineur ;

3° La valeur de la chose assurée.

369. S'il s'agit d'une assurance sur corps, la première justification à faire est celle de l'existence du navire dans le temps et au lieu du sinistre ; s'il s'agit de marchandises, il faut prouver avant tout que la chose assurée existait à bord au moment de l'accident qui en a causé la perte ou l'avarie : c'est ce qu'on appelle faire la preuve du *chargé*.

Le principe général de la matière, c'est que la justification du chargé, aussi bien que la justification du sinistre et celle de la valeur, peut se faire par toutes sortes de preuves ; les juges ont ici un pouvoir d'appréciation discrétionnaire; il leur appar-

tient d'examiner les circonstances, de peser les témoignages, de critiquer les pièces qu'on leur soumet, et de décider suivant les lumières de leur raison, sans que l'absence d'aucun acte spécial puisse jamais créer à elle seule une fin de non-recevoir contre l'assuré.

Ainsi le veulent l'unanimité des auteurs (1), et la constance d'une jurisprudence manifestée par de nombreux arrêts.

370. Toutefois, il faut dire que la pièce la plus ordinairement produite, la plus habituellement réclamée, celle qui prouve le mieux et le plus directement le fait du chargé, c'est le connaissement.

Rédigé en quatre originaux, un pour le chargeur, un pour le destinataire, un pour le capitaine, un quatrième, enfin, pour l'armateur; signé sur les quatre doubles par le chargeur et par le capitaine, le connaissement est, en effet, désigné par la loi elle-même pour faire foi entre les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs. Ce sont les propres termes de l'article 283 du Code de commerce.

Si le connaissement est perdu, s'il n'est pas rédigé dans les formes prescrites, s'il n'en a pas été rédigé, s'il est prouvé surtout que l'usage commercial du lieu où le chargement a été fait n'est point d'en dresser un,

---

(1) Dageville, t. III, p. 499 ; Pardessus, t. III, p. 357 ; Vincens, t. III, p. 283; Valin, sous l'art. 57, t. II, p. 139 et 140; Boulay-Paty, t. IV, p. 345 et suivantes ; Émérigon, t. II, p. 118 et 135; t. Ier, p. 314.

le chargement sera prouvé par d'autres pièces : par le manifeste, par les expéditions de la douane, par la correspondance du commissionnaire ou de ceux qui ont présidé à l'embarquement, par les attestations des arrimeurs, même par les déclarations du capitaine et de l'équipage (1). Il y aura cependant cette grande différence entre l'un et l'autre cas, que le connaissement régulier fait, à lui seul, pleine foi du chargement, tandis que la force des autres pièces est entièrement livrée à l'appréciation des magistrats.

Au surplus, sauf le connaissement régulièrement dressé qui ne peut être attaqué que pour fraude, l'assureur peut contester la force, le sens et la sincérité de toutes les pièces produites par l'assuré. Tout comme la demande peut être justifiée par toute sorte de preuves, de même l'exception peut invoquer toute espèce de témoignages. Les principes généraux posés par l'art. 108 du Code de commerce, en matière de preuve, conservent, ici comme ailleurs, leur empire et leur force (2).

---

(1) Bordeaux, 27 janvier 1829, *Journal du Palais*, t. XXII, p. 610; Cassation, 7 juillet 1829, *Journal du Palais*, t. XXII, p. 1207; Cassation, 25 mars 1835, *Journal du Palais*, t. XXVI, p. 1554.

(2) Dageville, t. III p. 502, Pardessus, t. III, p. 302, enseignent que le connaissement peut toujours être querellé par les assureurs ; qu'il ne fait foi que jusqu'à preuve contraire, et que, sauf la confiance plus grande qu'il peut inspirer, il est en tout assimilable aux attestations dont

371. M. Pardessus (t. III, p. 361) fait remarquer que les connaissemens portant souvent la clause *que dit être*, il reste alors, malgré leur régularité, quelque incertitude sur l'espèce des marchandises chargées, puisque le capitaine déclare par cette clause qu'il n'a

---

parle l'article 384 du Code de commerce. M. Pardessus cite même, à l'appui de ses paroles, un arrêt de cassation, du 15 février 1826. (*Journal du Palais*, t. XX, p. 173.)

Émérigon, t. Ier, p. 320 et 321 ; Valin, sous l'article 57 de l'ordonnance, t. II, p. 138 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 344 ; Locré, *Esprit du Code de commerce*, t. II. p. 484 ; Vincens, t. III, p. 285, professent, au contraire, que le connaissement régulièrement dressé fait pleine foi de son contenu, et que rien ne doit prévaloir contre sa teneur, à moins toutefois, ajoute sagement Boulay-Paty, qu'il ne soit attaqué comme frauduleux.

Nous avons adopté cette dernière opinion, et nous ne la croyons même pas combattue par l'arrêt que cite M. Pardessus. Dans l'espèce de cette décision, le connaissement était attaqué comme frauduleux ; la cour royale, en le reconnaissant régulier dans la forme, l'avait déclaré nul comme entaché de dol. Les demandeurs en cassation allaient jusqu'à soutenir, ce que personne n'a jamais enseigné, que le connaissement doit faire foi jusqu'à inscription de faux. C'est cette prétention que la cour de cassation n'a point voulu accueillir ; mais nous pensons qu'on va trop loin, en lisant dans sa décision la consécration d'une doctrine qui assimilerait le connaissement aux attestations dont parle l'article 384 du Code.

Le connaissement est certainement un acte sous seing-privé, car on ne peut dire que le capitaine qui contracte

point vérifié le contenu des ballots et des caisses. Cet habile jurisconsulte en conclut avec raison que l'assureur a, dans ce cas, le droit d'exiger, indépendamment de la production du connaissement, la représentation des factures d'achat.

372. Quand le chargement est fait pour le compte du capitaine lui-même, il va de soi que le connaissement,

---

lui-même des obligations en souscrivant le connaissement, soit un officier public chargé de le recevoir et de lui communiquer l'authenticité; mais ce n'est point non plus un acte privé ordinaire. L'acte sous seing privé n'a d'effet et ne fait foi qu'entre ceux qui l'ont souscrit et leurs héritiers et ayant cause. Si donc le connaissement restait dans la classe des actes privés ordinaires, il ne pourrait tout au plus faire foi qu'entre le chargeur et le capitaine, qui le signe, il est vrai, à la fois, en son nom personnel et comme mandataire de l'armateur, mais il ne serait, à l'égard des assureurs demeurés étrangers à sa rédaction, qu'un simple renseignement; *inter alios actum*. L'article 283 du Code de commerce a précisément pour but de lui attribuer un caractère particulier et des effets plus étendus. « Le connaissement, dit cet article, rédigé dans la forme prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs. » Cela veut dire, suivant nous, que le connaissement, sans prendre le caractère d'acte authentique, fait foi contre les assureurs qui ne l'ont point signé, autant et de même que s'il portait leur signature. Tant qu'il n'est pas directement argué de fraude, rien ne prévaut donc contre sa teneur; les différences qui peuvent exister entre son contenu et celui des factures, par exemple, ou de toute autre pièce produite, ne sont d'aucun poids ni pour ni contre les assurés; à lui seul, il constitue toujours une preuve suf-

revêtu de sa seule signature, puisque, dans l'espèce, il est à la fois chargeur et capitaine, ne peut faire foi entre lui et ses assureurs. Il est rigoureusement tenu, dans ce cas, non seulement de fournir un connaissement signé de deux des principaux de l'équipage, mais encore de justifier l'achat des marchandises, soit par les factures de vente, soit par les livres des vendeurs.

---

fisante et irrécusable, tandis que la force probante des autres pièces varie suivant les circonstances. Les assureurs, enfin, ne peuvent, à moins de l'attaquer comme frauduleux, contester aucune des énonciations qu'il contient. Mais cela n'empêche point que s'ils prouvent, n'importe par quel moyen, fût-ce par des présomptions précises, graves et concordantes, que le connaissement est frauduleux, les tribunaux ne puissent, sans autre formalité, en prononcer la nullité.

Au reste, nous ferons remarquer que, sur cette grave question, Émérigon ne donne point une de ces décisions nettes, simples et vives qui lui sont familières. Après avoir dit (t. Ier, p. 319) que le connaissement est une pièce légale, lorsqu'il est dressé en la forme prescrite; après avoir même ajouté « *qu'il est une pièce authentique, puisqu'il est signé par le capitaine qui est officier public* », il revient sur ses pas (pages 320 et 321), pour enseigner que le connaissement n'a cette forme de pièce légale et véritablement probante qu'envers les assurés, mais que les assureurs peuvent en débattre la sincérité.

Cette doctrine d'Émérigon, sans compter qu'elle ne repose sur aucun fondement solide, ne peut se soutenir en face des termes de l'article 283 du Code de commerce, qui veut que le connaissement fasse la même foi entre tous les intéressés au chargement, et entre eux et leurs assureurs.

Telles sont les dispositions de l'article 344 du Code de commerce (1).

L'article suivant du Code prévoit le cas d'un homme de l'équipage ou d'un passager qui apporte de l'étranger des marchandises assurées en France. Il l'oblige à en laisser connaissement dans le lieu du chargement entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat des lieux. A moins d'une clause particulière qui dispense l'assuré de rapporter expédition dûment certifiée du connaissement ainsi déposé, ce connaissement doit faire partie des actes justificatifs dont parle notre article; il en est même la pièce principale, et, jusqu'à sa production, l'assureur peut refuser de payer l'assurance.

La précaution prescrite par l'article 345 n'est prise, en effet, que pour réduire l'assuré à l'impossibilité de substituer au chargement réel un chargement plus précieux, ou même de supposer, de connivence avec le capitaine, un chargement entièrement imaginaire.

373. On rencontre quelquefois une clause par laquelle l'assureur dispense l'assuré de prouver le chargé; d'anciens auteurs, et notamment Valin (2) et Pothier (3), tenaient cette clause pour illicite, contraire à l'ordre

---

(1) Bordeaux, 8 août 1828; *Journal du Palais*, t. XXII, p. 184.

(2) T. II, p. 139, sous l'article 57. Locré, t. II, p. 281 et suiv., semble embrasser la même opinion.

(3) P. 214 et suivantes.

public et à l'essence même du contrat, qui est nul, faute de cause et d'objet, quand le chargement soi-disant mis en risque n'existe pas.

Tout en reconnaissant que la dispense de prouver le chargé est une convention dangereuse, qui peut aisément voiler une gageure, et qui, suivant l'expression d'un jurisconsulte, garde toujours quelque chose de suspect, nous embrassons, sans scrupule, l'opinion la plus suivie, et nous décidons que la stipulation en elle-même est valable ; seulement, elle n'empêchera point l'assureur de prouver, au besoin, que le chargement n'a pas eu lieu. La dispense de prouver le chargement évite à l'assuré la nécessité de justifier sa demande par la représentation des pièces ordinairement produites, mais elle laisse à l'assureur le droit qui lui appartient toujours de faire la preuve contraire. Ses effets se réduisent à intervertir les rôles. Quoique demandeur, l'assuré n'a pourtant rien à prouver ; défendeur, l'assureur, sans pouvoir exiger une preuve dont il a dispensé son adversaire, est tenu de justifier son refus de paiement, en prouvant, par voie d'exception, le vice de la demande (1).

Il est des cas, en effet, où la clause, dont nous défendons la légalité, n'est pas seulement utile, mais à peu près indispensable.

Aussi long-temps que le commerce interlope ne sera

---

(1) Émerigon, t. Ier, p. 338; Boulay-Paty, t. IV, p. 349; Pardessus, t. III, p. 359 et suivantes; Dageville, t. III, p. 496.

point prohibé ; tant que les nations d'Europe admettront comme un principe de leur droit public l'encouragement qu'elles ne rougissent point de donner au commerce de contrebande, il sera nécessaire que l'assurance consentie sur un chargement interlope soit valablement faite avec la clause dont nous parlons. Il est clair, en effet, que la nature même de l'opération empêchera toujours l'assuré de rapporter la preuve du chargement, car toutes les pièces, connaissement, factures, manifeste, auront été conçues et rédigées dans la vue de dissimuler sa véritable nature.

Il est aussi certaines contrées dans lesquelles l'usage des connaissemens pour les cargaisons de retour est inconnu, et le commerce s'y faisant, en même temps, par voie de troc ou d'échange, il est pareillement impossible de prouver le chargement qu'on y prend en produisant des factures. Dageville (1) en rapporte un exemple frappant. Il faut nécessairement, en ce cas, stipuler, par clause expresse, la dispense de prouver le chargé.

Il est possible, enfin, que, dans l'espèce prévue par l'article 345 du Code de commerce, l'associé d'un chargeur qui accompagne lui-même les marchandises qu'il rapporte des pays étrangers, fasse, à l'insu de ce chargeur, assurer en France une cargaison dont il ne connaît ni l'espèce, ni même, d'une manière certaine, la valeur exacte ; dans ce cas, encore, il n'aura pas été possible au chargeur de vêtir les dispositions du Code,

(1) T. III, p. 497.

et en prévision de cette impossibilité, l'associé aura prudemment fait de ne contracter l'assurance qu'avec dispense de prouver le chargé, ou, tout au moins, avec dispense des règles prescrites par l'article 345.

374. L'art. 383 du Code de commerce ne parle que des actes justificatifs du chargement et de la perte; plus prudente, notre police exige, d'une manière générale, les pièces justificatives, sans distinguer le cas d'une assurance sur facultés du cas d'une assurance sur corps. Néanmoins il est évident que, sous l'empire du Code, tout comme sous celui de la police, si l'assurance porte sur un navire, l'assuré est pareillement tenu de rapporter la preuve de son existence et de son identité; seulement il faut remarquer que, par la nature même des choses, l'existence d'un navire sera toujours plus facile à constater que celle d'un chargement.

Au surplus, l'usage où sont généralement les assureurs, surtout les assureurs de Paris et de Bordeaux, de n'assurer que des navires portés sur le *Veritas*, dont on connaît, par conséquent, non-seulement l'existence, mais le gréement, le doublage, la voilure, l'âge, et, pour ainsi dire, la biographie, rend à peu près impossible toute substitution, et, à plus forte raison, toute supposition de navire.

La preuve, au reste, de l'existence et de l'identité du navire, dans le temps et au lieu du sinistre, résulterait, suivant les circonstances, de l'acte de francisation, de l'acte de propriété, du procès-verbal de visite prescrit par l'article 225 du Code de commerce,

du congé délivré avant le départ, du livre de bord, et, enfin, du rapport du capitaine, à son arrivée. Quand même ces différentes pièces n'auraient point la régularité que la loi exige d'elles pour leur faire produire tout leur effet; quand le rapport du capitaine, par exemple, n'aurait pas été fait dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, ainsi que le veut l'article 242, la preuve qu'on leur demanderait de l'existence et de l'identité du navire pourrait néanmoins en sortir. Les juges, disons-le de nouveau, apprécient la force, la précision et la concordance des preuves avec un pouvoir souverainement discrétionnaire.

375. L'existence de la chose assurée, au temps et au lieu du sinistre, pleinement établie, l'assuré doit prouver encore la réalité et le caractère fortuit et maritime de la perte ou du dommage dont il réclame l'indemnité.

Nous répéterons ici ce que nous disions plus haut, à propos de la preuve du chargé : aucun genre de preuve n'est indispensable. Pourvu que le fait d'un dommage de la nature et de l'espèce de ceux dont répond l'assureur soit constant et suffisamment établi, la demande de l'assuré doit être accueillie (1).

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 364; Pardessus, t. III, p. 357; Pothier, p. 214; Dageville, t. IV, p. 496 et suiv.; Émérigon, t. Ier, p. 334; Valin, sous l'article 57, t. II, p. 138; Cassation, 1er sept. 1813, *Journ. du Palais*, t. VI, p. 689; Bordeaux, 11 juill. 1826, *Journ. du Palais*, t. XX, p. 187; Rennes, 24 août 1834, *Journal du Palais*, t. XVIII, p. 100; Bordeaux, 14 novembre 1838, *Journal du Palais*, t. XX, p. 287; Rouen, 25 janv. 1840, *Journal du Palais*, t. I,

Il est même des cas dans lesquels la notoriété seule du sinistre a justement motivé une condamnation : telle est l'espèce d'un jugement du tribunal de Marseille, rapporté par Dageville (1) ; et, malgré les termes du Code et de la police, qui semblent exiger des pièces justificatives, nous ne doutons point que si les circonstances privaient l'assuré de preuves écrites, le tribunal ne pût très-juridiquement fonder sa décision sur la preuve testimoniale. La raison le veut ainsi. La coutume commerciale, dont l'article 108 du Code de commerce n'est que l'écho fidèle, fait, de l'admissibilité de cette espèce de preuve, en matière commerciale, une règle générale, à laquelle ni la rédaction de l'article 383 du Code, ni les termes de notre article n'apportent aucune dérogation. Ajoutez que l'on pourrait même, dans le cas par nous supposé de l'impossibilité de se procurer aucune preuve écrite, invoquer au besoin les dispositions exceptionnelles de l'article 1348 du Code civil.

Toutefois, la preuve la plus concluante, la plus facile, la plus directe, et, l'on peut dire, la plus ordinaire, se puise soit dans le livre de bord, sur lequel le capitaine doit, aux termes de l'article 224 du Code de commerce, inscrire généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, soit dans le rapport que le capitaine est tenu de faire aussitôt après son arrivée ou

---

1840. p. 456 ; Cassation, 22 avril 1823, *Journal du Palais* t. XVII, p. 1051.

(1) T. IV, p. 500 ; t. III, p. 357.

son naufrage; rapport vérifié, aux termes des articles 246 et 247 du Code de commerce, par l'interrogatoire des gens de l'équipage et même par celui des passagers.

Cette dernière pièce, régulièrement dressée, fait foi jusqu'à la preuve contraire réservée à l'assureur. Sans révoquer la vérité du fait matériel, celui-ci peut en discuter les circonstances, et s'emparer des expressions même et des détails consignés au rapport, pour démontrer que le sinistre n'a point le caractère d'une fortune maritime dont il doive répondre.

Il peut même attaquer le fond du rapport, tout comme il pourrait attaquer le dol du connaissement, et prouver par toute sorte de preuves la mauvaise foi qui aurait dicté l'un, ou dénaturé l'autre.

376. L'assuré doit justifier, enfin, que la valeur de la chose mise en risque était au moins égale à la somme assurée. Nous avons expliqué plus haut, t. Ier, n° 131, comment l'assurance serait ristournée, en tout, ou en partie, si elle manquait d'aliment, c'est-à-dire si la chose assurée se trouvait de moindre valeur que la somme promise par l'assureur. La justification de cette valeur, lorsqu'elle n'est point à l'avance (suivant la coutume ordinaire) convenue et agréée dans la police (1), se fait conformément à l'article 339 du Code

(1) En examinant plus haut, t. Ier, p. 131, l'effet des clauses par lesquelles l'estimation des choses assurées est, à l'avance, convenue et agréée dans la police, nous avons combattu, en nous appuyant sur l'autorité de la cour de cassation, les

de commerce, par la représentation des factures d'achat, et des livres, soit des vendeurs, soit de l'assuré lui-même. A défaut, l'estimation en est faite au prix courant du temps et du lieu du chargement. Quel que

---

tendances d'une jurisprudence récente, qui voudrait établir en principe que l'estimation conventionnelle, faite entre l'assureur et l'assuré, ne peut et ne doit jamais avoir d'autre effet que de dispenser provisoirement l'assuré de justifier cette valeur, les tribunaux demeurant toujours maîtres, sur la demande de l'assureur, de réduire, même dans le cas de simple erreur, toute estimation qui leur paraîtrait exagérée.

Le tribunal de commerce de Bordeaux a, dans une occasion récente (jugement du 9 janvier 1843 ; *Mémorial*, t. X, I, p. 5), posé de nouveau le principe que nous combattons; et il l'a posé avec d'autant plus de rigueur, que n'ayant point cru devoir l'appliquer à l'espèce, il semble avoir recherché, à dessein, l'occasion de l'établir comme une théorie de droit pur.

Cette persistance de la jurisprudence ne saurait nous décider à revenir sur l'opinion que nous avons professée dans le premier volume de cet ouvrage.

Le jugement, dont nous venons de parler, établit comme un axiôme incontestable que les tribunaux ont toujours le droit de réduire l'estimation fixée de gré à gré entre les parties, lorsque l'assureur rapporte la preuve qu'elle est exagérée.

Nous aurions désiré que le tribunal justifiât par quelques raisons la maxime qu'il fait ainsi prévaloir, sans paraître supposer qu'elle puisse être même sujette à discussion.

Il est écrit, dans l'article 1134 du Code civil, que les

soit le mode de preuve employé, on ajoute au prix de la chose le montant des droits payés et des frais faits jusqu'à bord.

Inutile d'ajouter que la disposition de notre article, par laquelle les assureurs s'obligent à payer comptant

---

conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites; il faut donc, pour se dispenser d'ordonner l'exécution pure et simple d'une convention certaine et reconnue, que le tribunal qui la met à l'écart établisse, avant tout, qu'elle n'est pas *légalement* formée.

Point de difficulté, bien entendu, s'il est prouvé que l'assureur ait donné son consentement par suite de dol, de violence ou d'erreur; les principes ordinaires sur les conventions veulent évidemment que la clause soit, en ce cas, réputée non écrite, et ce n'est assurément pas ce point de doctrine qu'a voulu faire triompher la décision à laquelle s'attache notre critique.

Sur quelle base pourra-t-elle donc s'appuyer? Sera-ce sur ce principe, fondamental dans la matière, que l'assurance n'est point un moyen de gagner; qu'il n'y a point d'assurance sans risques, et que dès-lors, si la chose assurée a moins de valeur qu'on ne l'avait d'abord pensé, l'assurance doit subir un ristourne proportionnel? Le principe est constant; mais la question est précisément de savoir, s'il est ou non permis de déroger à la règle ordinaire, qui assujettit l'assuré à prouver que la valeur de la chose assurée égale au moins la somme pour laquelle il l'a fait assurer, par une clause qui, d'avance et à forfait, détermine entre l'assureur et lui la valeur de cette chose.

Or, pourquoi cette clause ne serait-elle pas licite?

Pourquoi serait-il défendu à l'assureur et à l'assuré de prévoir, par une estimation à forfait, basée sur les rensei-

la somme assurée, quinze jours après la remise des pièces justificatives, ne les empêche nullement de quereller ces pièces, et d'en contester, soit la sincérité, soit le sens et la portée.

Mais, en ce cas, ils peuvent être, aux termes

---

gnemens tels quels qui sont alors à la disposition de l'assuré, toute difficulté et toute contestation à ce sujet ?

Pourquoi défendre à l'assureur et à l'assuré ce qui est permis à l'acheteur et au vendeur, qui peuvent établir à forfait la valeur probable, mais aléatoire, de la chose dont l'un acquiert et dont l'autre cède la propriété, quand cette chose est incertaine et future ?

Parce que l'assurance deviendrait alors une gageure? et que la gageure est une convention immorale et illicite? Parce que l'assuré pourrait facilement tromper l'assureur sur la valeur véritable de la chose?

Aucune de ces raisons n'est bonne, car nous supposons toujours que la clause a, de part et d'autre, été consentie de bonne foi; or, s'il y avait gageure, ou si l'assuré connaissait et taisait la véritable valeur de la chose, il y aurait, au premier cas, mauvaise foi chez les deux parties; au second, fraude chez l'assuré, et, alors, nous n'en voulons certainement pas disconvenir, les tribunaux pourraient et devraient annuller la convention.

L'erreur des honorables magistrats que nous combattons nous semble tenir à une fausse appréciation des règles essentielles du contrat d'assurance. Ce contrat ne contient d'habitude qu'une seule espèce d'aléat; il ne roule que sur les chances des fortunes de mer. Fidèles gardiens de la pensée du législateur, les tribunaux apportent une vigilance extrême à proscrire toute gageure qui voudrait se cacher sous le manteau de l'assurance, et ils ne peuvent rendre de

de l'article 384 du Code de commerce, condamnés au paiement provisoire des sommes assurées, à la charge par l'assuré de fournir une caution, dont l'engagement demeure éteint, de plein droit, après quatre ans. Cette condamnation provisoire est, au surplus, entièrement facultative pour les tribunaux, qui ne la prononceraient point si l'assureur opposait quelque exception grave, et qui parût d'ores et déjà fondée.

377. Les auteurs examinent encore, à propos des justifications que doit faire l'assuré, avant d'obtenir paiement, la validité de la clause par laquelle un premier assureur, qui a fait lui-même assurer le risque pris à son compte, stipule de son réassureur qu'il ne lui sera demandé d'autre justification que la preuve du paiement de l'assurance.

Cette clause est dangereuse, car on comprend que le réassuré sera d'autant plus facile sur la validité des preuves du chargement et du sinistre, qu'il aura la certitude d'être, sur la simple quittance de l'assuré,

---

service plus important au commerce; mais cela ne veut pas dire que toute convention aléatoire autre que l'assurance elle-même soit probibée entre l'assureur et l'assuré. De même, nous le répétons, qu'une chose peut être vendue, ou louée, à forfait, quand les parties ont ainsi traité de bonne foi, de même il nous paraît incontestable que l'assureur et l'assuré ont la faculté de fixer d'avance, et à forfait, la valeur de la chose assurée, sans que les tribunaux puissent venir plus tard annuller et briser une convention devenue la loi même des parties, puisqu'elle a été librement consentie et légalement formée.

remboursé par son réassureur des sommes qu'il aura lui-même payées. Aussi Valin (1), Pothier (2), et Locré (3) qui semble partager leur sentiment, voulaient-ils proscrire cette stipulation comme illicite; mais leur avis n'a pu prévaloir. M. Pardessus (4) enseigne même que le droit commun, sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse au contrat, dispense naturellement le réassuré de toute autre justification que celle du paiement par lui fait à l'assuré primitif, sauf au réassureur à prouver une collusion, dans le but de le tromper. Nous ne saurions partager cette opinion, et il nous est même impossible de découvrir sur quelle raison de droit ou d'équité son auteur a pu l'asseoir. Émérigon (5), Boulay-Paty (6), Dageville (7), Estrangin (8), décident, au contraire, que l'assureur qui a fait couvrir ses risques, tout comme le prêteur à la grosse qui a fait assurer les siens, est obligé aux mêmes justifications que les autres assurés. Nous sommes entièrement de leur avis; seulement, nous ajouterons avec eux, en combattant Valin et Pothier, que la clause par laquelle l'assureur convient, en

---

(1) Valin, t. II, p. 139.
(2) Pag. 214.
(3) *Esprit du Code de commerce*, t. II, p. 483.
(4) T. III, p. 364.
(5) T. Ier, p. 341.
(6) T. IV, p. 351.
(7) T. III, p. 501.
(8) Pag. 214.

se faisant réassurer, qu'il sera dispensé de toute justification moyennant la représentation de la quittance de l'assuré primitif, est parfaitement valable. Elle a pour effet de constituer le réassuré mandataire du réassureur; celui-ci a suivi la foi du réassuré comme il eût suivi celle de tout autre mandataire. Les erreurs que le réassuré a pu commettre, la faiblesse avec laquelle il a défendu ses droits et ceux de son mandant, le réassureur ne doit et ne peut les imputer qu'à son propre choix. Il n'a donc, contre le réassuré, que les actions qu'il aurait contre tout autre mandataire, à raison de la mauvaise foi ou des fautes dont celui-ci se serait rendu coupable, sauf, bien entendu, son droit incontestable à poursuivre les assurés, s'il y a eu de leur part dol ou fraude envers le réassuré.

378. La disposition finale par laquelle notre article accorde à tout porteur de la police et des pièces justificatives le droit d'exiger et de toucher le montant de la somme assurée, sans procuration, peut donner lieu à l'examen de deux graves questions :

1° Le créancier, privilégié ou non, peut-il valablement faire assurer la chose de son débiteur, et par conséquent réclamer, en cas de perte, le paiement de la somme assurée?

2° L'assureur est-il recevable à soulever et à faire vider, avant paiement, la question de propriété?

Examinons rapidement ces deux questions.

379. L'intérêt est la mesure des actions. Personne ne peut exiger le paiement d'une assurance sans justifier qu'il avait un intérêt sérieux à la contracter. A moins

de s'exposer au danger d'abriter une gageure immorale sous l'apparence d'une loyale assurance, on ne peut donc reconnaître, à un tiers, le droit de faire assurer une chose à la conservation de laquelle il n'aurait d'autre intérêt que celui qu'il y prendrait illicitement, en faisant, de sa destinée bonne ou mauvaise, l'aliment d'une convention aléatoire.

Ces principes sont incontestables, et presque aussi anciens que le contrat d'assurance lui-même (1). Mais le créancier n'est-il pas dans une position particulière? n'a-t-il pas un intérêt très-réel à la conservation des biens de son débiteur, qui sont le gage commun de tous les créanciers? n'est-il pas fondé à les faire assurer, et, en cas de perte, à réclamer le montant de l'assurance? n'est-il point, d'ailleurs, autorisé, par l'article 1166 du Code civil, à exercer tous les droits de son débiteur? et, parmi ces droits, ne trouve-t-il pas celui de protéger, par une assurance, les biens de ce débiteur contre les risques fortuits qui peuvent les anéantir?

Vincens, Pardessus et Dageville sont, à notre connaissance, les seuls jurisconsultes qui se soient occupés de cette question. Les deux premiers la résolvent par quelques mots, et comme en passant (2), au profit du créancier; le troisième décide le contraire avec une brièveté non moins grande (3).

(1) Straccha, p. 32, glose 10.

(2) Vincens, t. III, p. 218; Pardessus, t. II, p. 469, et t. III, p. 321.

(3) T. III, p. 45.

Ce dernier avis a été soutenu avec beaucoup de force et de talent devant la cour d'Aix, qui a cependant évité, dans les considérans de son arrêt (1), de se prononcer sur la question.

Les raisons données devant cette cour par l'avocat-général, M. Bret, se réduisent à trois.

1° L'article 332 du Code de commerce, en prescrivant à l'assuré d'énoncer dans la police s'il agit comme propriétaire ou comme commissionnaire, décide implicitement que quiconque manque de l'une de ces deux qualités, est non recevable à contracter valablement une assurance.

2° L'article 191 du même Code accorde à l'assureur un privilége sur la chose assurée pour le paiement de la prime.

Donner privilége sur une chose, c'est, dans de certaines limites, disposer de cette chose; c'est en faire une aliénation éventuelle. Or, si la chose du débiteur est le gage commun de ses créanciers, cette chose demeure, cependant, jusqu'à condamnation ou dation en paiement, dans les biens du débiteur; elle n'est point dans ceux du créancier; le créancier n'a point sur elle de droit acquis; il n'en peut disposer; il ne peut donc la faire assurer, car la faire assurer ce serait l'affecter par privilége au paiement de la prime.

Par la même raison, le créancier qui aurait fait

(1) Aix, 7 janvier 1823; *Journal du Palais*, t. XVII, p. 789.

assurer la chose de son débiteur ne pourrait, en cas de perte, en faire délaissement à l'assureur. Délaisser, c'est, en effet, transporter à l'assureur, moyennant le paiement de la somme assurée, la propriété des débris de la chose; or, puisque cette chose n'a pas cessé d'être la propriété du débiteur, l'assuré ne saurait, en aucune façon, ni dans aucun cas, en abandonner même les débris à l'assureur. Cependant le délaissement, continue M. Bret, est de l'essence du contrat d'assurance; qui ne saurait délaisser ne saurait donc contracter d'assurance.

3° Enfin, réfutant une assertion échappée à M. Pardessus, dans une première édition, l'avocat-général soutenait que le créancier ne pouvait invoquer, à l'appui de son droit. les dispositions de l'article 1166 du Code civil, qui n'est point, dit-il, applicable en matière commerciale.

Nous ne doutons point, pour notre part, que l'article 1166 du Code civil ne régisse les matières commerciales aussi bien que les matières civiles; mais, néanmoins, M. Pardessus a sagement fait de supprimer, dans ses dernières éditions, la théorie enseignée dans la première. Le créancier peut, sans aucun doute, exercer les droits et actions de son débiteur, mais seulement pour l'augmentation ou la conservation des biens de ce débiteur. Ce serait évidemment donner au principe de l'article 1166 une portée que le législateur lui refuse, que d'en vouloir tirer,au profit du créancier, le droit d'aliéner directement ou indirectement la chose du débiteur. Le but

de cet article est de fournir au créancier, dans l'intérêt de tous les co-créanciers, un moyen efficace et prompt de veiller à la conservation du gage commun; mais il y aurait un danger visible, et en outre une atteinte trop grave portée aux droits du débiteur, à permettre au créancier de disposer d'une portion quelconque de l'actif de ce débiteur.

Considérée comme mesure purement conservatoire, la faculté de faire assurer la chose du débiteur peut donc, sans contredit, naître, au profit du créancier, des dispositions de l'article 1166; mais considérée, avec raison, comme pouvant conduire, soit à créer un privilége sur la chose assurée, soit même, en cas de délaissement, à entraîner l'aliénation de cette chose, on doit certainement refuser, comme l'a fait M. Bret, de la comprendre dans les droits et actions que cet article autorise le créancier à exercer au nom du débiteur.

Nous dirons, tout-à-l'heure, comment nous croyons fort possible au créancier de faire assurer, soit en son nom, soit au nom du débiteur, la chose de ce débiteur, sans la grever d'un privilége, et sans l'exposer à l'aliénation qu'entraîne toujours le délaissement, et, à ces conditions, on comprendra que l'assurance de la chose du débiteur puisse très-légitimement se faire, en vertu de l'article 1166. Néanmoins il vaut mieux chercher ailleurs la base du droit qui appartient, à notre avis, au créancier de faire assurer la chose du débiteur.

Point d'assurance sans risque; point de risque sans un intérêt sérieux à la conservation des choses que

l'on veut faire assurer. Le créancier a-t-il, oui ou non, intérêt à la conservation de la chose du débiteur? La chose du débiteur, cette chose à la conservation de laquelle le créancier a, nous le supposons, un intérêt sérieux, est-elle ou non exposée à des risques ? Voilà le vrai terrain de la question.

Si l'on répond (et comment soutenir le contraire?) que le créancier qui a pour gage tous les biens du débiteur est sérieusement intéressé à la conservation de cette chose, on a, par cela même, tranché la difficulté, et déclaré valable l'assurance qu'il en aura faite de son chef, en son nom, dans son intérêt propre. L'assurance après tout est un contrat. Or, que l'on nous dise en quoi est illicite un contrat dans lequel nous trouvons, et le consentement, et la capacité, et la cause, et l'objet? Dites qu'une assurance est nulle faute d'objet, quand l'assuré est un tiers étranger à la chose, parfaitement désintéressé dans les risques qui la concernent, vous aurez pleinement raison ; mais, propriétaire ou créancier, si vous admettez que l'assuré soit intéressé à la conservation de la chose, vous ne pouvez refuser de valider le contrat qu'il a passé pour se garantir des risques qui la menacent !

N'opposez point l'article 332 ! L'article 332 prescrit, sans ajouter à sa prescription la sanction d'aucune nullité, l'énonciation au contrat de la qualité de propriétaire ou de commissionnaire, en laquelle l'assuré souscrit la convention : d'accord ; mais où trouvez-vous, dans cet article, la nullité de l'assurance con-

tractée par un créancier du propriétaire ? L'énumération démontre et ne limite pas ! Pour juger de la validité de la convention, c'est aux principes du contrat qu'il faut remonter, et ces principes veulent que toute assurance soit valide, qui a pour aliment un intérêt sérieux et des risques véritables.

L'objection tirée de l'impossibilité dans laquelle sera toujours le créancier de faire délaissement mérite à peine qu'on s'y arrête. Professer que le délaissement est de l'essence du contrat d'assurance, c'est professer une erreur manifeste : la meilleure preuve que l'action d'avarie est la seule qui soit de l'essence du contrat, c'est que l'action en délaissement n'a pris naissance que dans le dix-septième siècle, et que, pendant les trois siecles antérieurs, on a pratiqué les assurances sans même la connaître. L'option entre le délaissement et l'action d'avarie est une faveur introduite au profit de l'assuré; le créancier qui aura fait assurer la chose de son débiteur ne pourra invoquer cette faveur ; il sera non recevable à faire délaissement ; il ne pourra, quel que soit le dommage, en demander la réparation que par voie d'avarie, nous le croyons comme M. Bret ; mais cela ne rend point nulle l'assurance qu'il aura contractée.

Il est encore vrai que le créancier n'aura pu valablement soumettre la chose assurée au privilége établi par l'article 191 du Code de commerce.

Mais, si, dès le principe, l'assuré a fait connaître à l'assureur la qualité de créancier en laquelle il agissait, ou s'il a payé comptant la prime d'assurance,

toute difficulté disparaît. Au premier cas, l'assureur a su que l'assuré, en la qualité qu'il agissait, ne pouvait pas lui donner privilége sur la chose pour le paiement de la prime, et il a consenti néanmoins à traiter avec lui ; au second, peu importe à l'assureur la non existence du privilége, puisqu'il a reçu la prime dont ce privilége avait pour but de lui garantir le paiement.

On a peut-être remarqué que dans la discussion qui précède, nous avons parlé d'un créancier en général, nanti ou non d'un gage. Il est évident que la position du créancier gagiste est encore plus favorable que celle d'un créancier ordinaire, car voulût-on essayer de soutenir que le créancier non nanti de la chose n'a pas à sa conservation un intérêt assez actuel et assez sérieux pour fonder son droit à la faire assurer, il est trop évident que cet argument ne saurait être mis en avant contre celui que la volonté de la loi ou du débiteur a nanti, dans son propre intérêt, d'un gage affecté, sous certaines conditions, au paiement de sa créance.

En résumé, nous croyons qu'il faut hardiment décider que le créancier peut très-licitement et très-valablement faire assurer la chose de son débiteur, en faisant remarquer, toutefois, qu'il ne pourra, en cas de perte, user de l'action en délaissement, et qu'il devra, ou payer la prime comptant, ou déclarer clairement la qualité en laquelle il agit.

Ajoutons que l'assurance de la chose du débiteur étant permise au créancier, celui-ci fera prudemment

de déclarer sa véritable qualité dès l'origine, en faisant l'assurance, au lieu de la déguiser sous le vague de la clause habituelle : *Pour le compte de qui il appartiendra*. En effet, quand, le sinistre survenu, il lui faudra, pour réclamer paiement, produire, comme tout autre assuré, les pièces justificatives, comment fera-t-il pour se procurer le connaissement, le rapport du capitaine, et les factures d'achat constatant le prix des marchandises ? A moins d'un procès ou d'un arrangement avec le débiteur, arrangement qui, en mettant en ses mains les pièces nécessaires, lui permettrait de se présenter comme commissionnaire, il peut lui devenir fort difficile de se procurer les actes dont il aurait besoin. Nous savons bien que ces trois choses, le chargé, la valeur, le sinistre, auxquelles il faut, dans notre espèce, en ajouter une quatrième, la qualité de créancier, peuvent, indépendamment du connaissement et du rapport des factures, se prouver, à la rigueur, de toute autre manière, et nous ne prétendons point non plus que le créancier assuré fût, par l'absence des pièces ordinaires, irrévocablement privé de son action ; mais nous disons seulement que leur absence, qui s'explique tout naturellement et sans défaveur, quand la qualité de créancier, est, dès l'origine, loyalement mise au jour, pourrait éveiller le doute et le soupçon, s'il essayait de se présenter soit comme propriétaire, soit en qualité de commissionnaire.

Au surplus, et cette réflexion nous mène directement à l'examen de la seconde question, il est évident que, sous l'empire de notre police, le créancier,

qui est devenu porteur, n'importe par quelle transaction, de la police et des pièces justificatives, doit être, sans aucune espèce de difficulté tirée de sa qualité, payé par les assureurs, quinze jours après la remise de ces pièces, tout comme s'il était le propriétaire même de la chose assurée.

380. Voyons maintenant si, dans le droit commun, l'assureur est recevable à faire vider, avant paiement, la question de propriété.

Nous disons, dans le droit commun, parce que notre article prévient toute difficulté, en obligeant l'assureur à tenir, pour valablement fondé de pouvoir, quiconque se présente porteur de la police et des actes justificatifs (1).

Les principes, ou plutôt le principe fondamental qui nous a donné la solution de notre première question, nous aidera à résoudre la seconde.

Puisque l'assurance est nulle toutes les fois que l'assuré ne courait pas réellement le risque contre lequel il a voulu se prémunir, soit que les choses assurées n'aient pas été chargées, soit que l'assuré n'ait eu aucun intérêt à leur conservation, il est certain que l'assureur, de qui l'on vient réclamer le paiement de la somme assurée, a parfaitement le droit d'examiner si la réclamation est fondée. Il faut, en d'autres termes, que l'assuré, qui est demandeur, prouve sa demande, et, pour la prouver, il doit éta-

---

(1) Tribunal de Bordeaux, 25 août 1842 ; *Mémorial*, t. IX, 1, p. 217.

blir, non seulement la *réalité* du risque, mais l'*identité* du risque couru avec le risque assuré. Faute de faire cette preuve, l'assuré doit être déclaré non recevable et mal fondé.

Par une conséquence inverse du même principe, toutes les fois que l'assuré justifiera de la réalité et de l'identité des risques courus, sa demande ne pourra être écartée sous aucun prétexte.

On ne peut donc soutenir d'une manière absolue que l'assureur ait toujours le droit d'agiter la question de propriété; peu lui importe la qualité de l'assuré, propriétaire, créancier ou commissionnaire, pourvu que la relation de la police d'assnrance avec les actes justificatifs du chargement, de la valeur et de la perte, ne laissent aucun doute sur la *réalité* et snr l'*identité* des risques courus et des risques assurés.

Seulement, et ce n'est pas une exception au principe, si la nationalité du propriétaire de la chose aggravait le risque, et si cette nationalité n'avait pas été déclarée, la réticence rendrait le contrat nul, parce que, dans cette espèce, la qualité du propriétaire ajoutant à la gravité du risque, la réticence qui en serait faite empêcherait qu'il y eût identité entre le risque assuré et le risque couru. On comprend, en effet, que l'Angleterre étant, par hypothèse, en guerre avec l'Espagne, celui qui assure des facultés appartenant à un Espagnol a grand intérêt à connaître la nationalité, car elle expose la chose assurée à des risques de capture que ne courrait point la marchandise de toute autre nation.

Mais si la qualité du propriétaire ne change rien à la nature et à la gravité du risque, l'assureur n'a aucun droit à soulever la question de propriété. Il suffit, encore une fois, pour la validité du contrat, que la concordance de la police et des actes justificatifs prouve la réalité et l'identité des risques. Toutes les fois que cette réalité et cette identité seront prouvées, on sera certain que l'assurance est sérieusement faite, et ne recèle pas une gageure.

Cependant, lorsque l'assurance est faite par procuration, c'est-à-dire lorsque l'assuré déclare expressément qu'il ne traite pas en son nom personnel, mais, comme fondé de pouvoir d'un tiers, dont il s'engage, par cela même, à rapporter la procuration, l'assureur est fondé, quand même la concordance parfaitement établie entre la police et les actes justificatifs ne laisserait aucun doute sur la réalité et sur l'identité des risques, à demander, avant paiement, l'exhibition d'un pouvoir en règle, ce qui mènerait indirectement à révéler le nom du propriétaire, s'il était possible qu'il fût demeuré secret jusque là. L'assuré, en effet, n'ayant agi que comme mandataire, ne lie son mandant que dans les limites de son mandat, et ne prenant lui-même aucun engagement personnel envers les tiers, ceux-ci ont toujours le droit d'exiger l'exhibition des ponvoirs dont il s'est dit porteur.

Au surplus, le cas d'une assurance faite par mandataire est infiniment rare dans le commerce, car il faut bien se garder de confondre, avec le mandat ordinaire dont nous venons de parler, le mandat com-

mercial ou la commission. Le commissionnaire traite pour un tiers, mais en son nom personnel, sans prendre l'engagement de nommer son commettant, sans offrir, par conséquent, aux tiers avec lesquel il traite d'autre sûreté que sa personne et ses biens. Ces principes sur la nature du contrat de commission, professés par l'unanimité des auteurs, doivent s'appliquer à la matière des assurances comme à toute autre (1). Il faut donc décider que lorsque l'assurance est faite, sous la formule générale, pour compte de qui il appartiendra, ou sous toute autre formule équivalente, l'assureur n'a point le droit de rechercher la qualité en laquelle agissait celui qui a fait l'assurance ; en effet, l'assuré eût-il agi comme commissionnaire et pour le compte d'un tiers, l'assureur n'aurait acquis aucune action directe contre ce tiers, et le commissionnaire seul serait engagé. Celui-ci n'est donc jamais obligé de nommer son commettant, et, moyennant la représentation et la concordance de la police et des actes justificatifs, il a tout pouvoir et toute qualité pour exiger et recevoir le paiement des sommes dues par l'assureur, sans que ce dernier puisse exciper de l'ignorance dans laquelle on voudrait le laisser sur le nom du propriétaire (2).

(1) Pardessus, t. II, p. 404; Boulay-Paty, t. III, p. 308; Émérigon, t. Ier, p. 14 et suivantes; Valin, t. II, p. 34; Pothier, p. 148; Locré, t. II, p. 304; Dageville, t. III, p. 42; Estrangin, p. 363 et suivantes; Vincens, t. III, p. 212.

(2) Nous devons toutefois faire une remarque importan-

381. Notre article, on le remarquera, en déclarant que l'assureur doit payer à tout porteur de la police et des actes justificatifs, pourvu bien entendu qu'il y ait concordance et relation entre ces actes et la police, ne

---

te. Tous les auteurs (voir plus haut les citations) s'accordent à reconnaître que le commissionnaire, tant qu'il n'a pas nommé son commettant, est seul obligé vis-à-vis du tiers avec lequel il a traité; tous s'accordent encore à dire qu'il ne se délie pas de son obligation en nommant son commettant; mais quelques-uns, Boulay-Paty (1), Locré (2), Valin (3), Pothier (4), pensent que le commettant nommé, étranger jusque là au tiers, devient, par le seul fait de la révélation de son nom, débiteur solidaire avec le commissionnaire; d'autres, au contraire, Émérigon (5), Pardessus (6), Estrangin (7), Dageville (8), estiment que,

(1) T. III, p. 310.
(2) T. II, p. 304.
(3) T. II, p. 34.
(4) Page 148.
(5) T. Ier, p. 144. Nous devons avouer qu'Émérigon ne professe pas *in terminis* que l'assureur n'a jamais d'action que contre le commissionnaire; mais on remarquera qu'il ne donne à l'assureur qu'une action *utile*, et non une action directe, ce qui est reconnaître avec nous que le tiers n'a contre le commettant que les actions du commissionnaire.
(6) T. II, p. 404.
(7) Pag. 149 et 362.
(8) Dageville, t. III, p. 49, se range à l'opinion d'Émérigon.—Voir, *Mémorial de jurisprudence commerciale*, t. Ier, p. 247, une sentence arbitrale rendue par MM. Ravez, Brochon et Duranteau, qui, au premier abord, paraît contraire; mais elle décide seulement que les assureurs ne peuvent opposer au commettant, quand il est connu et qu'il exerce les droits du commissionnaire, les exceptions personnelles à ce commissionnaire, et étrangères au contrat.

fait guère que confirmer les doctrines du droit commun pour le cas où l'assurance est faite, soit au nom et pour compte de l'assuré, soit au nom de l'assuré pour compte d'un tiers. La seule dérogation aux principes ordinaires qu'il contienne est relative au cas infiniment rare d'une assurance faite au nom et pour compte d'un tiers. Dans ce cas, où le droit commun donnerait à l'assureur la faculté de ne payer que sur le vu d'une procuration régulière, et d'opposer, par conséquent, au porteur de la police, toutes les exception, même personnelles, qui vaudraient contre le man-

---

nommé ou non, connu ou inconnu, le commettant n'a rien à débattre avec les tiers; que ceux-ci, n'ayant traité qu'avec le commissionnaire, ne peuvent avoir d'action contre le commettant qu'en exerçant celle du commissionnaire leur débiteur. Nous ne croyons point devoir discuter ici cette grave question, qui ne touche que de fort loin à la matière actuelle, et sur laquelle nous aurons occasion de revenir. Nous nous bornerons, en conséquence, à dire que nous combattons l'opinion de ceux qui dégagent, en tout état de cause, le commettant de toute solidarité, parce qu'il nous semble que la conséquence naturelle de la doctrine opposée serait le droit pour le créancier de forcer le commissionnaire à nommer son commettant, droit incompatible, à notre avis, avec l'intérêt du commerce, qui réclame souvent le secret le plus absolu sur la nature de ses opérations.

Au surplus, le contrat de commission, défini en passant par l'article 91 du Code de commerce, étant régi par la coutume beaucoup plus que par les textes, c'est à l'usage commercial à décider souverainement la difficulté.

dant, notre police oblige l'assureur à payer, sans justification de mandat, sur la seule représentation de la police et des actes justificatifs, sans pouvoir opposer aucune autre exception que celle qui serait personnelle au porteur lui-même. C'est une facilité plus grande donnée aux assurés; mais, en retour, ceux-ci perdent le droit de rien réclamer de l'assureur, qui aurait payé au détenteur, non autorisé, de la police et des pièces.

382. Estrangin (1) et Dageville (2) posent, à l'occasion du sujet qui vient de nous occuper, une question dont nous sommes bien aises de dire un mot.

Que décidera-t-on, dans le cas d'une assurance faite pour compte de qui il appartiendra, sur navire et sur facultés indéterminés, chargées ou à charger de tel pays dans tel autre ?

L'assureur devra-t-il payer sur la seule représentation de la police et des pièces justificatives, ou pourra-t-il, avant tout paiement, exiger la justification du droit de propriété ?

Les principes que nous avons posés ne permettent point l'hésitation ; l'assureur a toujours le droit d'exiger, avant paiement, la preuve de la réalité et de l'identité des risques. Lorsqu'une assurance est faite en des termes tellement indéterminés qu'il est à peu près impossible de saisir et d'établir une relation entre la police d'assurance, le connaissement, et les factures représentées après le sinistre, lorsque l'identité et

(1) Pag. 354.
(2) T. III, p. 47.

la réalité des risques ne peuvent se justifier et se démontrer que par la révélation du nom et des droits du propriétaire, il faut bien décider que cette révélation doit être faite avant que l'assureur soit tenu de payer, car, sans cette révélation, rien ne prouverait que la demande dirigée contre lui fût sérieuse et fondée; et c'est là évidemment le cas dont il s'agit dans l'espèce.

383. Émérigon (1), Estrangin et Dageville (2) font encore remarquer, avec beaucoup de justesse, que, dans l'hypothèse qui vient d'être faite, la réciproque n'a pas lieu au profit de l'assuré, et que, sous prétexte d'un défaut d'aliment au risque, il ne peut, en ce cas, demander le ristourne, et se dispenser de payer la prime. C'est lui qui a conçu l'assurance en des termes tellement vagues, qu'il est impossible, sans justifications nouvelles, de faire l'application de la police à aucun objet déterminé; comment donc pourrait-il établir le non-chargement, lorsque ni le chargeur, ni le propriétaire, ni la marchandise ne sont dénommés? Il dépendrait de lui d'affirmer que le chargement n'a pas eu lieu, et de se dispenser ainsi de payer toute la prime (3), en cas d'arrivée, tout en conservant la faculté de se faire payer l'assurance, en cas de perte!

---

(1) T. Ier, p. 327.

(2) Lieux cités.

(3) Même, en cas de ristourne, le droit de demi pour cent serait acquis à l'assureur.

384. Il faut donc écarter hardiment, et l'opinion de Vincens, qui voudrait toujours, dans tous les cas, obliger l'assuré à justifier de la qualité en laquelle il avait intérêt à faire l'assurance (1), et l'opinion plus rigoureuse encore d'Estrangin (2), de Dageville (3) et de Boulay-Paty (4), qui refusent au commissionnaire le droit d'exiger le paiement, s'il ne justifie pas d'un mandat donné dès l'époque même de la souscription de la police.

Le principe sur lequel s'appuient ces habiles jurisconsultes, la nécessité d'un intérêt sérieux, chez l'assuré qui légitime le contrat, en lui donnant une cause, est incontestable; la crainte qu'ils éprouvent de voir l'esprit de jeu et de pari usurper la place d'une convention licite, est louable; mais il faut prendre garde de se jeter, par la peur d'un mal, dans un mal plus grand; il faut, aux précautions commandées par la prudence, allier le respect des usages et des besoins du commerce.

Pourvu qu'il soit constant, n'importe par quelle espèce de justifications, que la perte dont l'assuré vient demander l'indemnité est une perte sérieuse, et, en même temps, qu'elle est précisement celle en vue de laquelle la police a été souscrite, peu importe en quelle qualité l'assuré a subi cette perte, commis-

---

(1) T. III, p. 217.
(2) Pag. 256.
(3) T. III, p. 47 et 48.
(4) T. III, p. 521.

missionnaire, créancier, *negotiorum gestor*, propriétaire, cessionnaire du titre, si toutefois la police est à son ordre ou au porteur (1).

385. Quelques mots maintenant sur la dernière des questions dont nous nous sommes proposé l'examen. La clause générale, *pour le compte de qui il appartiendra*, peut-elle dispenser l'assuré de déclarer la nationalité des marchandises, quand cette nationalité est de nature à aggraver le risque?

La question revient à savoir quel sens et quelle portée l'usage du commerce attribue à la clause dont il s'agit; car il n'est point douteux que l'assuré ne doive, à peine de nullité du contrat (Code de commerce, article 348), déclarer à l'assureur toute circonstance aggravante du risque.

Émérigon (2) et Valin (3) attestent que, sous l'ancienne jurisprudence, la clause dont nous parlons n'était usitée que pour masquer, en temps de guerre, un chargement hostile; ils ajoutent que la coutume la considérait comme portant avec elle l'avertissement implicite que la chose assurée pouvait être marchandise hostile ou de contrebande, et ils en con-

---

(1) « Il n'est même pas nécessaire que la relation de la police au connaissement se trouve *in formâ specificâ;* il suffit qu'elle soit implicite » Émérigon, t. Ier, p. 326. Valin, sous les articles 3, et 61 *du titre des assurances*, professe les mêmes principes.

(2) T. II, p. 469.

(3) T. II, p. 33.

cluent que l'assureur, devant se tenir pour averti d'une aggravation de risque possible, ne pouvait accuser de réticence l'assuré qui avait employé cette formule (1).

Estrangin (2), qui écrivait deux ou trois ans seulement après la publication du Code de 1808, atteste que la tradition de l'ancienne coutume n'était point encore brisée, et il reproduit la même solution. Dageville (3) ne se prononce point; il incline à laisser au magistrat l'appréciation du sens qu'il convient, selon les circonstances, de donner à la clause. Pardessus (4) semble maintenir l'ancienne tradition: les termes généraux de l'assurance suffisent, suivant lui, à faire connaître à l'assureur la possibilité que le pour-compte couvre une propriété capturable; c'est à l'assureur d'éclaircir ses doutes par des questions, et de se décider suivant les réponses. Boulay-Paty (5) adopte l'opinion d'Émérigon et d'Estrangin, mais avec un correctif qui paraît la détruire; car, après avoir établi que « lorsqu'il y a un pour-compte gé-

(1) Il semble toutefois, par un autre passage du *Traité sur les assurances*, qu'Émérigon n'adoptait cette doctrine qu'avec hésitation. T. II, p. 328, il constate l'usage où l'on est, pour éviter toute difficulté, d'ajouter à la clause *pour compte de qui il appartiendra*, la déclaration que la marchandise est la propriété d'un Français, quoique chargée pour compte simulé d'un négociant neutre.

(2) Pag. 359.

(3) T. III, p. 52.

(4) T. III, p. 320.

(5) T. III, p. 518.

néral, on *doit admettre* qu'il peut y avoir simulation, » il ajoute : « Néanmoins, si rien n'annonçait dans la police qu'il y a simulation, l'assurance, quoique faite pour le compte de qui il appartiendra, serait nulle (1). »

Il existe dans la jurisprudence quatre arrêts sur la question : deux de la cour d'Aix (2), un de la cour de Bordeaux, et un de la cour de cassation ; mais sur ces quatre décisions il faut écarter la première et la dernière, qui ont validé l'assurance sous la clause *pour le compte de qui il appartiendra*, parce qu'il était

---

(1) Boulay-Paty tombe dans la contradiction que nous relevons, pour avoir voulu trancher par une même solution deux difficultés que Dageville avait pris soin de distinguer. La clause, *pour compte de qui il appartiendra*, dans une assurance sur facultés, n'est pas exactement la même que la clause, *pour compte des intéressés*, dans une assurance sur corps. On peut admettre que la première annonce clairement à l'assureur la possibilité d'une propriété hostile, et ne pas reconnaître que la seconde déclare suffisamment la simulation de nationalité et de pavillon. La marchandise n'indique point, comme le navire, par un signe visible et permanent, sa nationalité. (Voir l'origine de la clause *pour compte de qui il appartiendra*, et de la doctrine sur la relation du chargement avec l'assurance, dans Straccha, glose 10, p. 2 ; glose 7, p. 29 ; glose 10, p. 33.)

(2) Aix, 20 juillet 1820, *Journal du Palais*, t. XX, p. 620, en note ; Aix, 26 juin 1826, *Journal du Palais*, t. XX. p. 620 ; Bordeaux, 18 février 1823, rapporté *Journal du Palais*, t. XVII, p. 1184, sous l'arrêt de cassation du 7 décembre 1824.

démontré dans la cause que la connaissance qu'auraient eue les assureurs de la nationalité du chargement n'aurait exercé aucune influence sur l'opinion du risque. Les deux autres jugent, contre l'opinion des auteurs, mais avec beaucoup de raison, suivant nous, que la clause qui nous occupe ne peut plus avoir, de nos jours, le sens et la portée que lui donnait l'ancienne jurisprudence. Cette clause, qui n'était guère usitée autrefois qu'en temps de guerre (Valin nous l'atteste), est devenue de style dans les usages du commerce moderne. Réservée anciennement, d'une manière presque exclusive, à couvrir une nationalité hostile, sous le voile d'une nationalité pacifique, elle sert depuis vingt-cinq ans, pendant la paix comme pendant la guerre, à cacher, sous un secret plus impénétrable, les opérations les plus ordinaires du commerce, et ses intérêts les plus habituels. Il n'est donc pas raisonnable aujourd'hui que son emploi suffise, comme anciennement, à mettre l'assureur sur ses gardes; elle ne conserve plus, dans le vocabulaire des assurés et des assureurs, le sens précis, clair et limité qu'elle y avait jadis, et dès-lors il faut décider que l'assuré qui l'emploie sans autre avertissement ne donne point à l'assureur connaissance suffisante du risque dont il veut faire l'objet de la convention : l'assurance ainsi contractée doit donc être déclarée nulle par réticence, aux termes de l'article 348.

Ajoutons, enfin, que la bonne foi, et la facilité qu'on doit toujours chercher dans les affaires s'accommodent très-mal de ces clauses équivoques, ambiguës, sus-

ceptibles de plusieurs interprétations, qui sembleraient autant d'énigmes dont l'assureur devrait être l'OEdipe. Tout ce que sait l'assuré, l'assureur doit l'apprendre de lui; c'est là un principe incontestable, aussi ancien que le contrat d'assurance lui-même. Que l'assuré s'explique donc nettement et sans ambages sur les circonstances aggravantes, sans quoi il y aura réticence et nullité de la convention.

Cette opinion, à laquelle nous croyons qu'on doit désormais s'attacher, est, au surplus, développée avec beaucoup de force et de talent dans une habile consultation délibérée, il y a déjà vingt ans, par MM. Roullet et Dégrange-Touzin, tous deux alors avocats distingués au barreau de Bordeaux. Ce remarquable travail est rapporté par le *Journal du Palais*, t. XVIII, p. 1185 et suivantes.

Cette question, au reste, ne saurait s'élever sous l'empire de notre police, puisqu'aux termes de ses articles 2 et 3, les assureurs ne répondent des risques de guerre et de contrebande qu'en vertu d'une stipulation formelle. La clarté de cette clause expresse ne permet point qu'ils aient jamais l'occasion de soutenir que la formule *pour compte de qui il appartiendra* ne suffit pas à mettre à leur charge les risques dont nous parlons.

Article 25.

En cas de paiement de pertes ou d'avaries avant l'échéance du billet de prime, les as-

sureurs peuvent déduire, de l'indemnité due par eux, le montant de ce billet, qui doit alors être admis comme comptant.

386. Il est tout simple, et parfaitement équitable, dans l'hypothèse prévue par notre article, que les assureurs, devenus, à la fois, créanciers de la prime, et débiteurs de la somme due pour perte ou pour avarie, fassent, à due concurrence, compensation de leur dette avec leur créance; mais, la compensation ne pouvant s'opérer qu'entre dettes également liquides et exigibles (Code civil, art 1291), il fallait une convention spéciale, dérogatoire aux principes du droit commun, pour que le billet de prime pût toujours, même avant son échéance, se compenser, à concurrence de sa valeur, avec l'indemnité due par les assureurs, et exigible, comme nous l'avons vu dans l'article 24, quinze jours après la remise des pièces justificatives.

Article 26.

En cas de non paiement de la prime constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuller l'assurance.

387. Quand la prime n'est point payée comptant, et, sur la plupart des places de commerce, elle ne l'est jamais, le contrat d'assurance demeure, dans l'exécution,

ce qu'il est de sa nature, synallagmatique (1); il emporte, pour l'assureur, l'obligation de payer les dommages et pertes; pour l'assuré, l'obligation corrélative de payer, au temps convenu, la prime qui est le prix du risque.

C'est un principe d'éternelle équité, écrit d'ailleurs dans l'article 1184 du Code civil, qu'en tout contrat synallagmatique le défaut d'exécution de la part de l'un des contractans donne à l'autre la faculté, ou de ramener par voie de justice le contrat à exécution, ou de poursuivre la résiliation avec dommages-intérêts.

Mais cette résiliation n'a point lieu de plein droit; elle doit être demandée en justice (Code civil, article 1183), à moins d'une stipulation contraire et formelle.

Ce serait donc au tribunal de commerce que l'assureur, en cas de non paiement de la prime duement constaté, devrait, à son choix, demander, ou condamnation en paiement de la prime échue, ou résolution du contrat d'assurance. Ainsi le veulent les règles du droit commun.

388. Notre article, en stipulant pour l'assureur la faculté d'exiger caution, ou d'annuller l'assurance, lui donne donc moins qu'il n'a déjà; aussi, le but de cette clause est moins d'ajouter au droit de l'assureur que d'économiser des frais.

---

(1) Cassation, 19 décembre 1816; *Journal du Palais*, t. XIII, p. 742.

Nous croyons, en effet, que l'article donne à l'assureur, par une clause formelle, et dérogatoire au droit commun, la faculté d'obtenir, sans jugement, ou caution suffisante, ou résolution faute d'exécution; c'est-à-dire que, le non-paiement de la prime constaté par huissier, il suffira d'un simple acte extra-judiciaire signifié à la requête de l'assureur, pour qu'à défaut de caution, s'il lui convient d'en exiger une, le contrat soit, de plein droit, et sans autre formalité, résolu entre les parties.

Si l'article ne devait pas avoir cet effet, nous ne comprendrions point son insertion dans la police. Le droit commun donne, en effet, à l'assureur, dans le cas prévu, le droit incontestable de poursuivre, à son choix, l'exécution ou la résolution du contrat, et l'article n'ajoute rien à ce droit. Il faut donc, ou qu'il signifie ce que nous croyons y lire, ou qu'il n'ait absolument aucun sens.

Si la caution demandée, ou offerte extra-judiciairement n'est point tenue pour suffisante, le débat devra se vider devant le tribunal de commerce.

Quant aux dommages-intérêts dus à l'assureur, à raison du défaut d'exécution du contrat, ils sont naturellement déterminés par les dispositions des articles 349 et 358 du Code de commerce : l'assuré paiera 1/2 p. 0/0 de la somme assurée, à titre de droit de ristourne (1). Quoique cette décision ne nous paraisse guère

(1) On pourrait penser, peut-être, par analogie avec la disposition de l'article 11 de la police (t. Ier, n° 252), que l'in-

susceptible de difficulté, il aurait été prudent d'en faire l'objet d'une clause additionnelle à l'article 26 de la police.

ARTICLE 27.

Il est convenu que le capitaine peut être reçu, ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

389. C'est un principe fondamental, en matière d'assurance, que l'identité du risque doit être constante entre l'assureur et l'assuré; c'est pour déterminer cette identité que l'article 332 du Code de commerce prescrit d'énoncer dans la police le nom du navire et le nom du capitaine. La prudence et l'habileté reconnues d'un capitaine peuvent, en effet, déterminer la confiance des assureurs, et devenir une garantie de succès pour l'expédition projetée.

Si donc, après que le nom du capitaine a été déclaré dans la police, il arrive, par une circonstance indépendante des fortunes de mer, par la volonté de l'armateur ou du capitaine, qu'un autre que le capitaine dénommé prenne le commandement du navire, l'as-

---

demnité devrait se réduire à 1/4 p. 0/0; mais cet article 11 déroge au droit commun, et ne parle point du cas prévu par l'article 26 : or, les dérogations sont de droit strict.

sureur sera fondé à prétendre que le risque n'étant plus le même, puisque la présence d'un autre capitaine que celui qui avait sa confiance aggrave de beaucoup, à ses yeux, les chances mauvaises du contrat, et l'assurance doit être ristournée.

Le même droit lui appartiendrait encore, à la rigueur, si le nom du capitaine était orthographié de manière à produire une confusion de personnes.

390. Ces difficultés auraient été d'autant plus graves, sous l'empire de notre police, qu'elle met, par son article 3, la baraterie de patron à la charge des assureurs, leur donnant par là le droit de se montrer plus sévères sur le choix de la personne dont ils garantissent la probité et les lumières.

Notre article, dont les dispositions se retrouvent, au surplus, non seulement dans la plupart des polices modernes, mais dans les plus anciennes formules transmises par la coutume (1), a pour but, nous

(1) Straccha, commentant une stipulation pareille introduite dans la formule d'Ancône, l'explique et la justifie dans les termes suivans : « Le choix du capitaine est, en effet, chose très-importante, et les marchands sont à plaindre de vivre dans ces temps malheureux, où nous voyons tant de capitaines ignorans, inhabiles, grands familiers de Bacchus, et légers d'argent. Aussi les assureurs se montrent-ils plus ou moins difficiles, suivant que le maître est bon ou mauvais. C'est pour éviter toute difficulté que l'on ajoute dans la police ces mots : *ò qual si voglia, ò altra persona*. On ajoute même quelquefois spécialement la désignation d'un ennemi, par exemple d'un capitaine turc ;

croyons aussi pour effet, de prévenir toute difficulté de cette nature.

Il résulte de sa rédaction que le choix et le nom du capitaine sont réputés, entre l'assureur et l'assuré, n'être d'aucune considération dans le calcul et la détermination des risques. Quoique les assureurs continuent, dans leur for intérieur, à calculer avec soin les garanties d'heureuse navigation que leur offre l'habileté d'un capitaine plus ou moins expérimenté, ils se sont interdit, par la clause dont nous nous occupons, la faculté de tirer aucune exception du changement de capitaine fait avant ou pendant le voyage, quand même le remplaçant ne serait point reçu capitaine.

Cette disposition est d'autant plus sage, et d'autant plus équitable, que, d'habitude, le capitaine, quand il est remplacé, l'est en cours de voyage, loin du port d'armement, à l'insu et sans le concours de l'armateur. Quant aux chargeurs, ils n'ont aucun moyen de contrôler, ni même de surveiller un semblable changement, se fît-il avant le départ.

---

et l'on a raison, car, par là, on prévient toute espèce de doute sur l'étendue de la clause. En effet les Turcs naviguent en vrais scélérats, tirant au sort, et implorant, au lieu du Rédempteur des hommes, le secours des démons; aussi, j'espère bien que le Dieu tout-puissant écrasera bientôt sous la force de sa droite ces Turcs odieux et cruels. » (*Glose* 9, p. 32.).

391. Quelques-uns des auteurs (1) qui se sont occupés de la clause *ou tout autre pour lui*, font observer que cette clause, quelle que soit son étendue, ne donne point à l'assuré le droit d'aggraver le risque, par la substitution d'un capitaine de nation ennemie, au lieu et place d'un capitaine français ou neutre. Nous partageons leur avis ; mais nous devons faire remarquer qu'Estrangin exprime cette opinion en des termes beaucoup trop absolus, quand il dit que la clause n'autoriserait point le changement du capitaine, *si ce changement devait augmenter le risque*.

Nous admettons sans peine, de droit commun, et à plus forte raison, sous l'empire de la police qui décharge l'assureur de tout risque de guerre, que la substitution d'un capitaine hostile à un capitaine ami ou neutre, ne soit pas autorisée par la clause, parce qu'évidemment elle n'est point consentie en vue de cette situation exceptionnelle ; mais toute autre aggravation de risque, résultant du changement de capitaine, ne détruit point l'assurance formée sous cette stipulation.

L'indication du capitaine n'est point substantielle, et, par la clause qui nous occupe, et à laquelle notre article donne une extension plus grande encore, en stipulant que le capitaine peut être reçu ou non reçu,

---

(1) Émérigon, t. Ier, p. 187; Boulay-Paty, t. III, p. 327 ; Estrangin, p. 165. — Voir, au surplus, ce que nous avons dit, t. Ier, nos 76 et 77.

il est clair que l'assureur laisse à l'assuré la liberté la plus entière de préposer, à la conduite du navire et de la cargaison, qui bon lui semblera.

ARTICLE 28 (1).

Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police, *qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce.*

392. On peut dire que cette clause est surabondante; elle ne fait que répéter le principe général qui veut que toute convention légalement formée tienne lieu de loi à ceux qui l'ont contractée (Code civil, 1134), dans tous les points par lesquels elle déroge au droit commun, en laissant à la loi ordinaire sa force et son empire sur tous les autres.

393. Les lois et réglemens maritimes, auxquels les assurés et les assureurs prennent l'engagement formel de se conformer, sont les lois et les réglemens français. Notre police ne fait encore ici que répéter, en les appliquant au cas spécial des assurances, les règles de

(1) Les mots soulignés manquent dans la police parisienne, et ne se trouvent que dans la formule de Bordeaux.

droit qui déclarent les conventions régies par la loi du lieu où elles sont passées, et qui obligent à l'observance des lois de police et de sûreté quiconque se trouve sur le territoire français. Quelle que soit donc la nation de l'assuré, quelle que soit la nationalité de la chose assurée, l'assurance en sera payable à Paris ou à Bordeaux ; le contrat sera régi par les lois et usages de France, et les contestations entre les parties seront jugées par le tribunal du lieu où l'assurance aura été faite, à moins toutefois qu'il ne convienne à l'assureur ou à l'assuré de traduire leur adversaire devant le tribunal de son domicile ; la première disposition de l'article 420 du Code de procédure leur donne cette faculté, qui, d'ailleurs, est le droit commun. Mais, ce domicile fût-il hors de France, le défendeur fût-il étranger lui-même, et plaidât-on, par conséquent, devant un tribunal étranger, ce serait encore, suivant les règles de droit dont notre article fait une convention expresse, la loi française qui devrait décider le procès, car c'est sous l'empire des usages et des lois de France que les parties ont contracté ; elles se sont mutuellement donné ou refusé les garanties que cette loi refuse ou donne; cette loi fait, pour ainsi dire, elle-même partie du contrat.

Il résulte enfin de cet article que, lorsqu'il se rencontre une obscurité dans les clauses écrites ou imprimées de la police, si ces clauses ne peuvent s'interpréter par elles-mêmes, c'est à la loi française qu'il faut en demander l'éclaircissement.

Article 29.

La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

394. Les auteurs ont longuement discuté la validité ou l'invalidité de l'assurance consentie à une époque où le risque, qui en est l'objet, a cessé, soit par la perte, soit par l'arrivée, sans toutefois que les parties contractantes eussent, au moment du contrat, aucune connaissance de l'événement.

Ceux qui doutaient de la validité d'une pareille convention tiraient leurs motifs du principe qui déclare nulle toute convention dont l'objet n'existe point. Quel est, disaient-ils, l'objet du contrat d'assurance ? un risque maritime. Point de risque, point de convention. Dans l'espèce, le risque a cessé, le risque n'existe plus, au moment où se lie la convention; la convention n'a donc point d'objet. On doit raisonner ici comme dans le cas où la chose vendue se trouve n'avoir pas eu d'existence au temps de la vente; le contrat demeure sans effet, parce que la chose, que l'un a cru vendre, que l'autre a cru acheter, n'a jamais pu passer du domaine de l'un dans le domaine de l'autre (1).

---

(1) Rote de Gênes, décision 36, n° 9, p. 142.

Cette fausse doctrine, qui a laissé long-temps des doutes dans les meilleurs esprits (1), et conduit Pothier lui-même (2) à recourir à l'inutile et dangereuse distinction du droit naturel et du droit civil, n'aurait jamais pris naissance, si, au lieu de vouloir transporter, dans le droit commercial, comme l'ont fait trop souvent les jurisconsultes, les notions, les règles et les habitudes du droit civil; on se fût, tout de suite, directement attaché à l'étude de la nature de la convention d'assurance.

Le véritable objet de ce contrat, c'est, d'une part, la prime moyennant laquelle l'assureur s'engage à prendre sur lui les risques du voyage assuré; de l'autre, les risques dont l'assuré se décharge sur son assureur.

Une telle convention est essentiellement aléatoire: suivant l'occurrence elle sera favorable à l'assuré ou à l'assureur; l'un des deux doit y perdre, l'autre doit y gagner (3).

Pourvu que le risque soit couru, pourvu que l'événement final soit également incertain, aux yeux, et dans la pensée des deux parties, le contrat est valable et doit tenir.

---

(1) Locré, II, p. 419.

(2) Pag. 12 et 14.

(3) L'assuré, quel que soit l'événement, paie bien toujours la prime; mais, en cas de perte de la chose assurée, ce paiement n'est rien en regard du dommage évité, et l'avantage du contrat se trouve alors tout entier de son côté.

Qu'importe donc que le danger n'existe plus au moment où se contracte l'assurance; qu'importe que l'événement ait prononcé; que la perte ou l'heureuse arrivée se soient réalisées, pourvu qu'en traitant ensemble, l'assureur et l'assuré soient dans une égale incertitude? Si le danger n'est plus, le risque subsiste. Après comme avant l'événement, il est sûr, pour quiconque ignore cet événement, qu'il aura nécessairement favorisé l'une des parties; mais il est parfaitement douteux de quel côté a penché la balance. Quoique en réalité, la perte ou l'arrivée ne soient plus au nombre des événemens futurs, l'assureur a donc le même motif de garantir la perte, moyennant une prime, et l'assuré de signer une prime, grâce à laquelle il sera garanti de la perte possible.

Aussi, à l'exception de la coutume d'Anvers (1) et de quelques autres statuts des Pays-Bas, qui gardèrent long-temps la doctrine opposée, toutes les législations, à partir des ordonnances de Barcelone, sans s'inquiéter des scrupules mal fondés des jurisconsultes, ont reconnu et légitimé cette sorte d'assurance.

395. Le Code de commerce répète et sanctionne cette décision par son article 365; mais, en même temps, docile aux anciennes traditions, et fidèle aux principes fondamentaux de la matière, il annulle l'assurance consentie après l'événement, non-seulement si, au

(1) Ordonnance de 1563, Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 93 et suivantes.

temps de la convention, cet événement était connu de l'assureur et de l'assuré, mais encore s'il y a présomption légale que l'un ou l'autre eût alors cette connaissance.

L'article suivant trace les règles de cette présomption. Elle existe si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, de l'endroit de la perte, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, il est établi que cette nouvelle a pu être portée dans le lieu où le contrat a été passé, avant la signature de la police.

Plus exact que l'ordonnance, le Code a déterminé avec précision le rapport établi par la loi entre le temps et la distance, en substituant une mesure fixe (trois quarts de myriamètre) à la mesure variable et incertaine de la lieue et demie; il a mis fin pareillement à la question de savoir si l'on devait calculer la distance et le temps, du lieu même de la perte, ou bien du lieu où la première nouvelle en est parvenue. Les deux modes de calcul sont autorisés concurremment par le législateur, et celle des deux parties qui veut invoquer la présomption peut, suivant son intérêt, l'établir indifféremment sur l'une ou sur l'autre base (1).

Cette présomption étant une présomption *juris et de jure* ne peut être détruite par aucune preuve con-

(1) Estrangin, p. 26, se trompe, en supposant que le Code compte toujours la lieue et demie à l'heure du lieu de terre ferme où la nouvelle est parvenue, et jamais du lieu maritime où la perte est survenue.

traire. L'assureur ou l'assuré qui peuvent l'invoquer obtiennent inévitablement la nullité de l'assurance, et se trouvent aussitôt déchargés des obligations du contrat (1).

396. Toutefois, après avoir établi cette présomption, le Code, à l'imitation de l'ordonnance (2), qui avait elle-même emprunté cette disposition au *Guidon* (3), et aux *Ordonnances de Barcelone* (4), a permis aux parties de s'en affranchir, en stipulant que l'assurance est faite *sur bonnes ou mauvaises nouvelles.*

La présomption établie par l'article 365 du Code de commerce, familièrement appelée, dans l'usage du commerce, *présomption de la lieue et demie à l'heure*, a donné naissance à tant de difficultés, et, l'on peut

---

(1) On a fait remarquer, avec raison, que l'établissement de la présomption qui nous occupe conduisait naturellement à mentionner, dans la police, l'heure précise à laquelle elle aurait été passée, car le temps devrait se compter avec la dernière précision. Le législateur ne l'a pas fait : il s'est borné à prescrire l'indication du temps de la journée (avant ou après midi) auquel la signature est donnée. Si la police est datée d'avant midi, on la supposera souscrite à la dernière minute avant midi; si elle est datée de l'après-midi, elle sera réputée souscrite immédiatement avant le coucher du soleil, au moment où se terminent habituellement les affaires et les travaux. Dans le doute, en effet, il faut choisir l'interprétation la plus douce et la plus large.

(2) Art. 38 du *Traité des ordonnances.*

(3) Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 87.

(4) Pardessus, *ibid.*, t. V, p. 515 et 536.

même dire, à tant d'injustices, que, depuis très-longtemps, la clause par laquelle on s'en affranchit est devenue de style (1), et qu'il n'y a peut-être pas une seule formule d'assurance qui ne la contienne.

397. L'art. 29 de notre police n'a d'autre but que de faire de cette clause une stipulation ordinaire entre les assureurs et les assurés.

Peu importe donc, sous l'empire de cet article, que l'assurance, faite après l'événement accompli, ait été, ou non, signée dans un temps où les signataires pouvaient connaître la perte ou l'arrivée, s'il n'est pas établi par des preuves certaines que l'un d'eux l'a réellement (2) connue.

La présomption légale est, par cette clause, entièrement et absolument effacée; c'est à l'assureur, s'il croit avoir droit d'être affranchi de la perte ou de l'avarie, à prouver que l'assuré en avait connaissance, en signant la police; c'est à l'assuré, s'il veut se dégager de l'obligation de payer la prime, à démontrer que l'assureur a signé le contrat avec connaissance de l'heureuse arrivée. L'un et l'autre peuvent faire cette preuve par témoins, par titres, par correspondance.

Il n'est point nécessaire d'établir que la partie adverse avait une connaissance personnelle de l'événement; il suffit de prouver que la nouvelle de l'arrivée ou du sinistre était publique et notoire, sur la place,

(1) Émérigon, t. II, p. 176.

(2) Émérigon, t. II, p. 177; Valin, t. II, p. 95; Boulay-Paty, t. IV, p. 206; Dageville, t. III, p. 348.

au moment où l'assurance a été signée. Au reste, en cette matière, comme en beaucoup d'autres, tout est livré à l'appréciation des magistrats ; c'est à eux de peser les preuves rapportées, d'en apprécier la force, et de former leur conviction sur le débat contradictoire engagé en leur présence. A défaut de preuves suffisantes, le demandeur peut même déférer le serment à son adversaire, et le refus que ferait celui-ci de le prêter entraînerait, sans aucun doute, l'annullation de l'assurance. Les auteurs embrassent presque tous cette doctrine (1), consacrée, au surplus, par les dispositions formelles de l'article 1358 du Code civil, qui permet de déférer le serment décisoire sur quelque espèce de contestation que ce soit. Seulement nous pensons avec Émérigon (2), Boulay-Paty (3), Estrangin (4), contrairement à l'avis de Pothier (5), que le seul refus de serment, suffisant pour annuller le contrat, n'établit point le dol de celui qui refuse de le prêter, et ne lui fait point encourir, par conséquent, la peine de la double prime, et les poursuites correctionnelles infligées, par l'article 368 du Code de commerce, à celle des parties convaincue d'avoir signé le contrat avec la connaissance de la perte ou de l'arri-

(1) Émérigon, t. II, p. 177 ; Valin, t. II, p. 95 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 206 ; Dageville, t. III, p. 317.
(2) T. II, p. 177.
(3) T. IV, p. 207.
(4) Pag. 20.
(5) Pag. 19.

vée. Il peut se faire que, sans connaître l'événement, celui qui se refuse à jurer en ait eu quelque nouvelle indirecte et obscure, et que, par une délicatesse fort louable, il aime mieux perdre que de faire serment.

Quoique les deux parties fussent, au moment de la signature, dans l'incertitude de l'événement, si la réticence ou la dissimulation de l'une d'elles avait détruit l'égalité de cette incertitude; si l'assuré, par exemple, avait reçu quelque avis dont il négligeât de donner connaissance à l'assureur; si l'assureur avait su par une voie particulière que le navire, assuré pour toute une traversée, en avait déjà heureusement accompli une partie, au moment où l'on stipulait une prime calculée sur la totalité du risque, l'assurance devrait pareillement être annullée. Les parties se doivent réciproquement communication de tout ce qui peut augmenter ou diminuer l'opinion du risque, c'est la disposition formelle de l'article 348 du Code. Mais, à la différence du cas prévu par l'article 367, le seul fait d'une pareille réticence n'entraîne, avec la nullité du contrat, ni poursuites correctionnelles, ni condamnation au paiement d'une somme égale au double de la prime (1).

(1) Aix, 14 avril 1818, *Journal du Palais*, t. XIV, p. 752; Bordeaux, 7 avril, 1835, *Journal du Palais*, t. XXVII, XXXVII. Jugé que, dans les assurances sur bonnes ou mauvaises nouvelles, l'assuré n'est tenu de faire connaître le départ du navire que lorsque le temps écoulé depuis le départ du navire jusqu'au jour de l'assurance a dé-

Telle est, au contraire, la double sanction que l'article 368 du Code de commerce donne aux dispositions du dernier paragraphe de l'article 367.

« En cas de preuve contre l'assuré, dit cet article, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue, et celui d'entr'eux contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement. »

398. Quand l'assurance n'étant point faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption légale de l'article 365 garde tout son empire et entraîne l'annullation de l'assurance, sans qu'il y ait d'autre preuve contre l'assuré ou contre l'assureur que la présomption même, la condamnation au paiement de la double prime et les poursuites correctionnelles sont-elles autorisées? Valin (1) tient pour l'affirmative; mais son opinion ne doit pas, à notre avis, être suivie. Nous croyons avec Estrangin (2), qui la repousse en termes fort vifs, que le paiement de la double prime, et à plus forte raison les poursuites correctionnelles, ne peuvent

---

passé la durée ordinaire du voyage entrepris, Aix, 16 avril 1839. *Journal du Palais*, t. Ier, 1839, p. 608, *Mémorial*, t. VI, II, 70 ; voir dans le même recueil, t. Ier, II, 141 ; t. III, II, 52, et t. IV, II, 22, trois décisions conformes du tribunal de Marseille ; voir encore : Aix, 8 octobre 1813, *Journal du Palais*, t. XI, p. 716; Paris, 29 avril 1831, *Journal du Palais*, t. XXIII, p. 1530.

(1) Sous l'article 38, titre *des Assurances*.

(2) P. 30. *Conforme* Boulay-Paty sur Émérigon, t. II, p. 175, et *Cours de droit maritime*, t. IV, p. 196 ; Pardessus, t. III, p. 295.

être ordonnées que lorsqu'il y a des preuves de dol bien positives. Présomption n'est point preuve : on admet aisément que la loi établisse une présomption qui coupe court à toute difficulté ; mais, après tout, c'est là une fiction de droit, sur le fondement de laquelle on ne doit pas prononcer des dommages-intérêts, ni permettre des poursuites destinées à punir la fraude.

399. On a demandé si l'assureur, convaincu de fraude, et qui aurait touché toute la prime, devait la restituer, et payer, en outre, une somme égale au double de cette prime (1). La solution ne peut être douteuse : l'article 367 annulle le contrat, par cela seul qu'il y a preuve que l'une ou l'autre des parties connaissait l'événement, au moment de la signature ; l'annullation du contrat entraîne par voie de conséquence la restitution de la prime, si d'avance elle a été payée ; la simple disposition de l'article 367 oblige donc l'assureur à la restituer.

L'article 368 a un autre but : statuant pour le cas où, toute preuve faite, la convention est annullée, il ajoute à l'annullation une double peine contre le coupable : 1° une réparation civile, égale au double de la prime convenue ; 2° une punition correctionnelle. La restitution de la prime est donc indépendante de la somme payée, à titre de dommages-intérêts, aux termes de l'article 368. Toutes choses, d'ailleurs, doivent être égales entre l'assureur et l'assuré ; l'assu-

(1) Locré, t. II, p. 429.

ré devant payer, suivant le même article, le double de la prime convenue, il faut bien que l'assureur, qui doit payer la même somme, restitue, auparavant, la prime qu'il a pu toucher, sans quoi il retiendrait d'une main la moitié des dommages-intérêts qu'il paierait de l'autre.

400. On demande encore quelle est la juridiction qui doit prononcer la condamnation au paiement de la double prime? Est-ce le tribunal de commerce? est-ce le tribunal de police correctionnelle?

M. Pardessus (1) décide que la condamnation en paiement doit être prononcée correctionnellement. Si l'on suivait cette opinion, le demandeur serait toujours obligé d'intenter deux procès : l'un devant le tribunal de commerce, pour faire annuller l'assurance; l'autre, en qualité de partie civile, devant le tribunal correctionnel, afin d'obtenir, à titre de dommages-intérêts, condamnation au paiement de la double prime.

Nous ne saurions partager cet avis.

Qu'on relise attentivement le texte des articles 367 et 368, on y verra clairement énoncé que l'annullation du contrat, première conséquence de la preuve faite que l'une des parties connaissait l'événement en signant la police, doit être prononcée par le tribunal de commerce. Personne ne pourra le contester; mais n'est-il point tout aussi clair, par les termes de l'article

(1) T. III, n. 783, p. 290.

368, qu'en prononçant, sur la preuve du dol, la nullité du contrat, le tribunal de commerce peut et doit, sur les conclusions du demandeur, lui adjuger, à titre de dommages-intérêts, la double prime? Pourquoi le tribunal de commerce n'aurait-il pas, en cette circonstance, la faculté de condamner une partie à payer des dommages-intérêts, tout comme il le pourrait faire en mille occasions semblables? L'article dit bien que si la preuve est faite, celui, contre lequel elle aura été faite, sera poursuivi correctionnellement; mais cela signifie-t-il que le demandeur n'obtiendra de dommages-intérêts qu'en se portant partie civile devant le tribunal correctionnel? Le texte semble bien plutôt indiquer que le ministère public devra considérer comme présomption suffisante du délit d'escroquerie, la preuve faite que le défendeur connaissait l'événement avant de signer le contrat, et qu'il doit, en conséquence, poursuivre et requérir contre lui l'application de l'article 405 du Code pénal.

Assurément, si le demandeur a omis devant le tribunal de commerce de conclure au paiement de la double prime, nous ne doutons point qu'il ne puisse très-valablement la demander et l'obtenir, en se portant partie civile devant le tribunal correctionnel; mais nous ne saurions croire que le législateur ait voulu forcer la partie, qui veut obtenir, à la fois, l'annullation du contrat et des dommages-intérêts, à faire et à suivre, successivement, deux instances séparées, devant deux juridictions différentes. Le bon sens et la bonne administration de la justice deman-

dent qu'on diminue, au lieu de l'accroître, le nombre des affaires litigieuses.

Nous ne saurions comprendre que le législateur se fût écarté, dans cette circonstance, du principe posé dans l'article 3 du Code d'instruction criminelle, qui permet à la partie lésée de poursuivre la réparation due, soit en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique, soit par action séparée. Boulay-Paty (1) et Locré (2) partagent l'opinion de M. Pardessus, et s'appuient, pour la soutenir, sur le caractère pénal de la condamnation en paiement de la double prime. L'action ouverte par l'article 368 du Code de commerce est, à leurs yeux, une action criminelle, et, compétens pour décider les contestations ordinaires en matière d'assurance, les tribunaux consulaires ne le sont point, disent-ils, pour constater et pour punir un délit ; ils doivent donc, en ce cas, renvoyer les parties devant les tribunaux criminels.

Les habiles jurisconsultes, dont nous combattons l'avis, nous semblent donner ici en preuve ce qui est en question. Que les tribunaux consulaires n'aient aucune juridiction criminelle, cela ne peut être douteux ; mais il s'agit précisément de savoir si l'action ouverte par l'article 368 est une action criminelle, ou une action ordinaire, accessoire à une obligation commerciale.

---

(1) T. IV, p. 209.
(2) T. II, p. 430.

C'est au texte seul à vider la question, et nous croyons avec Dageville (1) et Estrangin (2) qu'il ne permet guère le doute.

L'article 368 suppose évidemment que l'action correctionnelle ne peut naître qu'après l'annullation de l'assurance, fondée sur la preuve que l'une des parties connaissait l'événement du risque, avant de signer la police. Devant quel tribunal sera donc faite cette preuve, sinon devant le tribunal de commerce? et pourquoi ce tribunal, compétent pour recevoir la preuve et ponr prononcer l'annullation du contrat, ne le serait-il pas pour adjuger, en même temps, et par la même décision, les dommages-intérêts fixés par la loi commerciale? Depuis quand le Code pénal trouverait-il son complément dans le Code de commerce? et se figure-t-on un tribunal correctionnel jetant de côté les codes criminels, pour aller puiser dans la loi commerciale, et la caractérisation et la pénalité d'un délit? S'il est évident, en effet, que le Code de commerce entend que, toutes les fois qu'il est prouvé en fait que l'une des parties connaissait l'événement avant de signer, elle paie à l'autre la double prime, ou une somme égale à cette double prime, il n'est pas du tout sûr que ce fait, s'il n'est accompagné de circonstances ayant le caractère de manœuvres frauduleuses, telles que les définit l'article 405 du Code pénal, tom-

(1) T. II, p. 252.
(2) Pag. 17 et 18.

be sous l'application de la loi pénale. En un mot, l'acte dont se rend coupable, dans l'espèce, l'assureur ou l'assuré de mauvaise foi, n'est point spécialement prévu par la loi criminelle. Quelque coupable qu'il puisse être, il échappera donc à l'action de cette loi, s'il n'est revêtu des caractères généraux auxquels elle reconnaît l'escroquerie. Si l'on adopte le système que nous combattons, il arrivera donc souvent, de deux choses l'une : ou la mauvaise foi, quoique constante, puisque, sur la preuve qui en aura été faite, l'assurance sera déclarée nulle, demeurera sans punition, et laissera la partie trompée sans dédommagement, parce que le fait n'aura point le caractère légal d'escroquerie, ou le tribunal correctionnel viendra prendre, dans l'article 368 du Code de commerce, et le délit, et la peine. Et encore quelle peine infligera-t-il ? car le Code de commerce parle bien de dommages-intérêts, mais il est muet sur la peine proprement dite : il ne dit mot ni d'amende, ni de prison. Or, il serait contre toute règle que le tribunal appliquât arbitrairement une pénalité de sa création. Voilà dans quel dédale de difficultés on se précipite pour avoir confondu les principes, et pour avoir voulu tirer de l'article 368 du Code de commerce ce que le législateur n'a pas songé à y mettre.

N'est-il pas beaucoup plus simple, et beaucoup plus naturel, de laisser au tribunal de commerce le soin de prononcer, à la fois, et sur la validité de l'assurance, et sur les dommages-intérêts, en imposant à la vigilance du ministère public le devoir de

poursuivre correctionnellement, et sous prévention d'escroquerie, l'assuré ou l'assureur dont la mauvaise foi aura déjà succombé devant le tribunal consulaire, et contre lequel cette première condamnation aura fait naître de justes soupçons?

Nous ne sommes nullement touché des craintes de Boulay-Paty, qui redoute une contrariété de décisions entre le tribunal de commerce, qui aura cassé l'assurance avec dommages-intérêts, et le tribunal correctionnel, qui aura relaxé le prévenu de l'accusation d'escroquerie.

Certes, tant que la définition du délit d'escroquerie n'aura pas été changée, ce résultat sera fréquent, nous le croyons; mais, qu'importe? les juridictions ne se seront point contredites; chacune aura fait, au même acte, l'application de la loi spéciale qu'elle doit consulter. On comprend très-bien qu'une preuve, suffisante pour faire annuller l'assurance et prononcer des dommages-intérêts, ne le soit plus quand il s'agit de flétrir un homme du nom d'escroc, et de lui infliger une peine correctionnelle. Tout au plus faudrait-il conclure de la diversité des décisions, que beaucoup d'actes immoraux et même frauduleux échappent, malheureusement, aux catégories dressées par la loi pénale; ce ne serait certes point là un résultat nouveau; mais nous ne voyons aucun avantage à le prévenir, et nous croyons avoir montré qu'il y en aurait beaucoup, à confondre, comme on le propose, les lois et les juridictions.

401. Tous les auteurs s'accordent à décider qu'il faut

appliquer les règles posées par les articles 367 et 368 du Code de commerce au cas où l'assurance est faite par un commissionnaire. Seulement, comme la fraude peut être le fait personnel du commissionnaire ou du commettant, ils font remarquer que le paiement de la double prime doit être supporté solidairement par tous deux, si tous deux sont coupables, personnellement et exclusivement par celui des deux qui a seul commis la fraude (1).

Ainsi le commettant peut avoir donné l'ordre de faire l'assurance au moment où il connaissait la perte, et le commissionnaire peut avoir, de bonne foi, sans soupçon de la fraude, exécuté l'ordre reçu. Réciproquement, l'ordre a pu être donné de bonne foi, et exécuté par le commissionnaire, quoique, depuis l'ordre reçu, il eût connu la perte.

Dans les deux cas l'assurance sera déclarée nulle, et la prime restituée, si elle a été perçue; mais la double prime sera personnellement payée, dans le premier cas, par le commettant, dans le second, par le commissionnaire.

Cette solution, on le remarquera, déroge au principe général qui voit, dans le commissionnaire seul, le véritable assuré, et qui interdit à ceux qui ont traité avec lui toute poursuite et toute action contre le com-

(1) Émerigon, t. II, p. 181 ; Valin sous l'art. 40, t. II, p. 95 ; Pothier, p. 23 ; Pardessus, t. III, n. 784, p. 292 ; Dageville, t. III, p. 348 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 212 ; Locré, t. II, p. 432.

mettant. Nous approuvons néanmoins cette dérogation; la fraude, comme le dit justement Locré (1), est exceptive de tout droit. Quoique le commettant n'ait pas directement traité, c'est à lui, en définitive, que profiterait le dol, et ce serait évidemment lui assurer un brevet d'impunité, que de le laisser se préparer un abri inviolable derrière la responsabilité de son commissionnaire. Au surplus, cette doctrine n'est que la stricte application du principe général qui veut que tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage à autrui, oblige, à le réparer, celui par la faute duquel il est arrivé; elle trouverait donc, au besoin, sa justification dans le texte même d'une loi plus générale que celle qui régit les rapports du commissionnaire et du commettant.

Nous ne pensons point, toutefois, qu'il faille étendre l'exception jusqu'à permettre à l'assureur de rechercher, soit dans la correspondance, soit dans l'interrogatoire du commissionnaire, la preuve de la qualité en laquelle celui-ci a souscrit l'assurance, et le nom du commettant pour lequel il a traité. Jamais, ni sous aucun prétexte, le commissionnaire ne peut être forcé, par des tiers, à nommer le commettant pour lequel il agit; en traitant avec lui, on s'abandonne à sa foi, on ne peut interroger et poursuivre que lui. Ce principe, protecteur des plus chers intérêts du commerce, le secret et la facilité des transactions, ne

(1) T. II, sur l'art. 368, p. 432.

peut être renversé sous aucun prétexte; mais lorsque le commettant est connu, soit que le commissionnaire l'ait spontanément nommé, soit que son nom ait été fortuitement révélé, la preuve de la fraude devient recevable contre lui, et il ne peut, comme il en aurait le droit contre toute autre poursuite, soutenir que le commissionnaire est, à l'égard des tiers, le seul assuré véritable, et rejeter sur celui-ci le soin de répondre aux actions qu'on voudrait exercer directement contre lui, en vertu du contrat d'assurance.

Il peut arriver que le commettant, qui a donné de bonne foi l'ordre de faire l'assurance, reçoive, après cet ordre donné, la nouvelle du sinistre; il doit immédiatement envoyer contre-ordre; mais si le contre-ordre n'arrive qu'après l'assurance faite de bonne foi par le commissionnaire, il faut décider avec Pardessus (1) que la convention est valable. S'il y avait, de la part du commettant, la moindre hésitation et le moindre retard à donner contre-ordre, l'assurance devrait être annullée, et le paiement de la double prime serait dû (2).

ARTICLE 30 (3) (DE LA POLICE DE BORDEAUX).

Tous avis, communications, détails de

---

(1) T. III, n. 784, p. 292; Dageville, t. III, p. 348; Estrangin, 464; Valin, t. II, p. 95, sont du même avis.

(2) Les mêmes; lieux cités.

(3) Cet article manque dans la police de Paris.

chargement et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, à celui des assureurs qui sera délégué par les soussignés, le cas échéant.

402. Cet article reçoit bien rarement, dans la pratique, une exécution littérale. Les courtiers, qui ont négocié l'assurance, servent habituellement d'intermédiaires entre les assurés et les assureurs, quand il s'agit de transmettre les avis, communications, détails de chargement et réclamations dont il est ici parlé.

Les pièces à l'appui des réclamations formées, ou des avis donnés par l'assuré, sont remises, par lui, au courtier, qui les communique, successivement et amiablement, à chaque assureur. Ce n'est que dans des cas extraordinaires, lorsqu'il se présente des difficultés sérieuses, que les assureurs se réunissent, et chargent spécialement l'un d'eux de défendre leurs intérêts et d'examiner les prétentions de l'assuré.

Par l'entremise de M. courtier royal d'assurances près la bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime

payable dans Paris

Le soussigné assure à

agissant pour compte de
la (1)

403. PAR L'ENTREMISE DE M. COURTIER ROYAL D'ASSURANCES. — Nous avons suffisamment expliqué, t. Ier, n° 40 et suivans, les fonctions, les devoirs et les droits des courtiers d'assurance; nous avons surtout examiné le caractère d'authenticité que ces officiers publics donnent aux actes dressés par leur entremise; nous éviterons une répétition oiseuse en renvoyant le lecteur au passage plus haut cité.

404. MOYENNANT LA PRIME......... PAYABLE DANS PARIS............ — Les blancs qui suivent ces mots sont destinés à recevoir l'indication de la quotité de la prime, de l'époque et du mode de paiement.

Nous avons déjà (t. Ier, n. 145 et suivans) expliqué ce qu'on entend par prime, examiné les ques-

---

(1) Cette partie de la police de Bordeaux est ainsi conçue :

« Par l'entremise de M. courtier royal d'as-
» surance, aux conditions générales qui précèdent, à celles
» particulières qui suivent, et moyennant la prime
» payable à Bordeaux, en billets de l'assuré à dix mois
» de ce jour pour les voyages des caps Horn, de Bonne-
» Espérance et au-delà, à six mois pour tous les voyages
» au cabotage, et deux mois après l'arrivée pour tous les
» voyages au long-cours de retour en Europe.

» Les assurés assurent à....... agissant pour
» compte de......... »

tions les plus importantes auxquelles peut donner lieu sa constitution et son paiement.

On s'aperçoit qu'à la différence de la formule bordelaise, qui indique, dans ses clauses imprimées, les époques plus ou moins éloignées auxquelles, d'après l'usage de la place, la prime d'assurance est payable, suivant la longueur présumée du voyage, la police parisienne laisse en blanc la portion de la formule destinée à recevoir cette énonciation, que les parties y expriment par une addition écrite. Cette formule n'exprime même point que la prime doive se régler en billets; mais le soin qu'elle prend, dans son art. 25, pareil en tout à l'article correspondant de la formule bordelaise, de stipuler qu'en cas d'avarie ou de perte, avant l'échéance du billet de prime, les assureurs pourront toujours déduire de l'indemnité due par eux le montant de ce billet, témoigne assez de l'usage où sont les assureurs de Paris, comme les assureurs de Bordeaux, de régler la prime en billets d'assez longue échéance.

405. LE SOUSSIGNÉ ASSURE A......... AGISSANT POUR COMPTE DE.... — On place, dans le premier des deux blancs indiqués, le nom de l'assuré, sa profession et son domicile, sans exprimer encore s'il agit en qualité de commissionnaire, ou comme simple mandataire. On exprime dans le second, après ces mots : *pour compte de*, d'abord, la qualité en laquelle agit l'assuré, ensuite, l'indication des choses assurées, leur valeur déclarée ou agréée, le nom du navire et du capitaine, le temps et le lieu des risques, la somme assurée, toutes les

énonciations, en un mot, que nous avons déjà trouvées résumées en tête de la police, et sur chacune desquelles nous avons donné des explications inutiles à répéter.

Nous croyons seulement devoir traiter, avec quelque étendue, les questions qui se rattachent à l'énonciation du *pour compte*, et dont nous nous sommes borné jusqu'ici à toucher rapidement quelques mots.

406. On remplit habituellement le blanc qui suit les mots : *Agissant pour compte de*, par cette énonciation : *Pour compte de qui il appartiendra*.

L'article 332 du Code de commerce prescrit, mais sans attacher à l'inexécution de son précepte la peine de nullité, l'énonciation, dans la police, non seulement du nom de celui qui fait faire l'assurance, mais encore de la qualité de propriétaire ou de commissionnaire, en laquelle il agit.

Il n'en faut point conclure, nous l'avons déjà dit, t. II, n° 380, que le propriétaire seul puisse, par lui-même ou par mandataire, faire assurer la chose. Nous avons développé, plus haut, les raisons qui nous font penser avec Pardessus, et contrairement à Dageville, que quiconque, comme propriétaire, comme caution, ou simplement comme créancier, a un intérêt sérieux à la conservation d'une chose, est en droit de la faire assurer. Dès que l'assuré est exposé à subir un dommage par la perte ou par l'avarie de la chose, l'assurance qu'il en a faite est valable, car elle est alimentée par un risque effectif et certain.

En demandant l'énonciation de la qualité de pro-

priétaire ou de commissionnaire de celui qui fait faire l'assurance, la loi ne se propose qu'un but : elle veut prévenir toute fraude entre le commettant et le commissionnaire.

Si la qualité en laquelle agit celui qui se fait assurer n'était pas exprimée lors de la signature du contrat, c'est-à-dire, à une époque où l'événement du risque est incertain, il se pourrait que le commissionnaire ayant à bord un chargement de même nature que le chargement du commettant qui lui a donné mandat de le faire assurer, s'appliquât, en cas de sinistre, l'assurance contractée, tandis qu'en cas d'heureuse arrivée, il se serait dispensé de payer la prime, en appliquant le contrat au commettant.

Il ne serait même pas nécessaire, pour rendre la fraude possible, que les deux chargemens fussent absolument identiques ; il suffirait que l'assurance, faite sans désignation de la qualité de celui qui la contracte, portât, d'une manière générale, sur une certaine quantité de marchandises chargées à bord de tel navire. En cas de perte, le commissionnaire infidèle se présenterait comme étant le véritable assuré, et toucherait le montant de l'assurance ; en cas d'arrivée il s'effacerait, et déclarant l'assurance faite par commission, il ferait payer la prime à son commettant.

Tel est, à notre avis, le but de la prescription de l'article 332, et c'est la détourner de son sens véritable que d'y lire, comme l'ont voulu faire quelques auteurs, le droit donné à l'assureur d'exiger, avant paiement, la preuve qu'au moment même où il se.

fait assurer, l'assuré était, ou le propriétaire lui-même, ou tout au moins le mandataire du propriétaire.

Malgré l'utilité que son observation peut certainement offrir, la prescription de l'article 332 est habituellement éludée. Le secret, dont le commerce aime, par-dessus tout, à envelopper ses opérations, a introduit la coutume, à peu près universelle et invariable, d'exprimer ainsi le pour compte : *Pour compte de qui il appartiendra ; — pour compte de qui que ce soit ; — pour compte des intéressés.*

Cette formule élastique et vague se prête aisément au secret du commerce, mais elle expose le commettant au danger que voulait lui éviter l'article 332.

407. Nous avons eu déjà l'occasion d'exposer brièvement la théorie du contrat de commission (1), qui diffère du mandat en ce que le mandataire, agissant au nom et pour le compte du mandant, ne s'engage jamais personnellement, tandis que le commissionnaire, agissant pour compte d'un tiers, mais en son propre nom, est toujours seul engagé vis-à-vis des tiers. Nous avons dit que ces principes s'appliquant au cas d'assurance comme à tout autre, il en fallait tirer la conséquence rigoureuse que, vis-à-vis des assureurs, soit en demandant, soit en défendant, le commissionnaire est le véritable assuré ; que lui seul peut être mis en cause par les assureurs, qui ne sauraient arriver au commettant, quand même ils l'auraient dé-

(1) T. II, N° 380.

couvert, que par voie indirecte, en exerçant les actions du commissionnaire.

Nous rejetons, en conséquence, l'opinion de Locré (1), de Boulay-Paty (2), de Valin (3), de Pothier (4), qui pensent, avec Casa-Regis, que l'assureur a, pour le paiement de la prime, l'action solidaire contre le commettant. Nous sommes, avec Pardessus (5), Dageville (6), Émérigon (7), Estrangin (8), d'un avis absolument opposé; nous ne comprenons même pas comment Émérigon et Dageville (*lieux cités*), peuvent faire une distinction, et accorder à l'assureur une action utile contre le commettant qui n'a pas encore payé la prime au commissionnaire, à moins qu'ils n'entendent par là, ce qui est incontestable, que l'assureur, créancier du commissionnaire, peut exercer les droits de celui-ci contre son commettant.

La question, en effet, doit se vider par les principes généraux du contrat, et le principe fondamental de ce contrat, c'est que le commettant demeure parfaitement étranger à ceux qui ont traité avec le commissionnaire. Le commettant n'a point d'action con-

---

(1) T. II, p. 304.
(2) T. III, p. 310.
(3) T. II, p. 34.
(4) Pag 148.
(5) T. II, p. 404.
(6) T. III, p. 43.
(7) T. Ier, p. 141.
(8) Pag 149 et 364.

tre les tiers; il n'a d'action que contre le commissionnaire. Réciproquement, ceux qui ont traité avec le commissionnaire, même en prenant connaissance du nom de son commettant, ne peuvent avoir d'action directe que contre le seul commissionnaire.

Ces principes, professés par la majorité des jurisconsultes, sanctionnés par la jurisprudence, sont passés d'une manière expresse dans les codes modernes. Il est, en effet, digne de remarque que le Code civil a donné du mandat une définition fort différente de celle qu'en donnent Pothier et les anciens auteurs. Au lieu de définir le mandat : *Un contrat par lequel une partie donne pouvoir à l'autre d'agir pour elle*, définition assez générale pour embrasser à la fois, et le cas où le mandataire agit en son propre nom, c'est-à-dire le contrat de commission, et le cas où le mandataire agit pour et au nom du mandant, ce qui est le cas du mandat proprement dit, le Code (article 1984) définit le mandat : *Un acte par lequel une personne donne à une autre pouvoir d'agir pour le mandant et en son nom.* Cette définition restreinte exclut le cas où le mandataire agit pour un tiers, mais en son nom personnel. Celui qui agit pour un tiers, mais en son propre nom, n'est donc point, à proprement parler, un mandataire ; il est, du moins, un mandataire d'une espèce toute particulière ; c'est à lui que l'article 91 du Code de commerce donne le nom de commissionnaire, et, en déclarant que les droits et les devoirs du commissionnaire qui, en agissant au nom du commettant, reprend le caractère de mandataire civil, sont dé-

terminés par le Code civil, l'article suivant du Code de commerce pose clairement deux principes : l'un que les devoirs et les droits du commissionnaire sont d'une autre espèce que les droits et les devoirs du mandataire civil; l'autre, plus implicitement exprimé, c'est que la loi civile ne réglant point le contrat de commission, et la loi commerciale qui aurait dû s'en occuper, ne l'ayant fait que d'une manière tout-à-fait imparfaite, c'est à la coutume et à la jurisprudence qu'il faut demander le développement du principe.

Plus explicite que le nôtre, le code de commerce espagnol, imbu à chaque page des doctrines françaises, consacre la décision que nous défendons, par ses articles 118 et 119 (1), et le code hollandais l'adopte en termes plus précis encore, dans ses articles 77 et 78 (2).

---

(1) Article 118. Le commissionnaire même qui traite pour le compte d'autrui peut agir en son nom personnel. En conséquence, il n'est pas dans l'obligation d'indiquer quelle est la personne pour laquelle il agit ; mais alors il s'oblige directement envers les personnes avec lesquelles il contracte, comme si la négociation lui était personnelle.

Article 119. Lorsque le commissionnaire agit en son nom personnel, son commettant n'a pas d'action contre les personnes avec lesquelles le contrat a eu lieu, à moins qu'une cession n'ait été faite précisément en sa faveur par le commissionnaire ; de même ceux qui traitent avec le commissionnaire n'ont aucune action contre le commettant pour les obligations résultant du contrat. (*Code espagnol.*)

(2) Article 77. Le commissionnaire n'est pas tenu envers celui avec qui il négocie de désigner la personne pour

Seulement, le commissionnaire pouvant être à la fois créancier de son commettant, et débiteur des tiers, avec lesquels il a traité, ou, au contraire, débiteur de son commettant et créancier des tiers, les tiers, dans le premier cas, le commettant, dans le second, peuvent agir les uns contre les autres, mais uniquement, en vertu de l'article 1166 du Code civil, en leur qualité de créanciers du commissionnaire, et comme exerçant les droits et actions de leur débiteur.

C'est fort mal à propos que Locré invoque, à l'appui de la thèse contraire, l'article 1203 du Code civil; cet article suppose la solidarité établie entre les différens débiteurs, et donne, en ce cas, au créancier la faculté de choisir celui auquel il veut s'adresser, sans qu'il puisse être repoussé par l'exception du bénéfice de discussion. Mais la question est précisément de savoir si le commettant est engagé vis-à-vis des tiers; et nous disons, avec la coutume, avec les auteurs, avec la jurisprudence, que l'obligation prise par un commissionnaire n'engage que lui, et ne lie point le commettant, qui ne peut jamais être, par conséquent, codébiteur solidaire du commissionnaire. S'il en était autrement, si le tiers qui a traité avec le com-

compte de laquelle il agit. Il est directement obligé envers celui avec qui il a contracté, comme si l'affaire était sienne.

ARTICLE 78. Le commettant n'a pas d'action contre celui avec qui le commissionnaire a négocié, ni celui-ci contre le commettant. (*Code hollandais.*)

missionnaire pouvait avoir pour débiteur solidaire le commettant avec lequel il n'a point traité, il faudrait reconnaître au créancier le droit de rechercher le commettant, afin d'acquérir garantie contre lui. Or, donner au tiers ce droit de recherche, ce serait détruire l'essence et le but du contrat de commission, que l'usage commercial a précisément inventé pour que deux commerçans pussent traiter ensemble, par des intermédiaires également sûrs pour tous deux, sans se connaître et sans s'obliger directement l'un envers l'autre.

408. Il est juste, au surplus, d'apporter aux principes que nous venons de rappeler une exception, qui les confirme au lieu de les détruire. L'assurance faite pour compte de qui il appartiendra, peut être faite pour compte d'un commettant, ou pour compte de l'assuré lui-même; seulement les termes dans lesquels elle est conçue ne pouvant rien indiquer à l'assureur, il est possible qu'après l'assurance faite, le commettant se nomme lui-même, ou se fasse nommer par son commissionnaire. En d'autres termes, le commissionnaire, après avoir agi en son nom personnel, et sans indiquer de commettant, peut, de concert avec ce dernier, agir comme mandataire.

Rien n'oblige, en ce cas, l'assureur à reconnaître le commettant; il peut s'en tenir au contrat passé avec le commissionnaire, ne s'adresser qu'à celui-ci, et ne reconnaître, réciproquement, qu'à lui seul, le droit d'agir dans la cause; mais l'assureur peut aussi, et à son gré, tenir pour avérée la qualité de com-

mettant qu'un tiers déclare, de concert avec le commissionnaire, lui appartenir; consentir, en conséquence, à traiter simultanément avec le commettant qui s'est fait connaître, et avec le commissionnaire. Tout cela est parfaitement licite, car le droit réciproque qu'avaient le commettant et l'assureur, de demeurer étrangers l'un à l'autre, n'était introduit qu'en leur faveur mutuelle; dès qu'ils s'accordent à y renoncer, leur renonciation est parfaitement valable, et dès-lors ils ne peuvent plus s'opposer, l'un à l'autre, l'exception que leur fournissait réciproquement la nature primitive du contrat qu'ils avaient chacun passé avec le même intermédiaire.

L'assureur qui a reconnu le fait de la commission donnée au commissionnaire, et l'intérêt qu'a le commettant au procès, ne peut plus empêcher ce commettant d'exercer contre lui l'action qui n'appartenait auparavant qu'au seul commissionnaire; réciproquement, le commettant ne peut plus s'opposer à ce que l'assuré exerce contre lui les actions contraires qui naissent du même contrat.

Mais le consentement mutuel de l'assureur et du commettant à ne pas demeurer plus long-temps étrangers l'un à l'autre, consentement qui sera prouvé par les actes des parties; cette action, qu'ils se seront réciproquement donné le droit de puiser dans le contrat primitivement formé entre le seul commissionnaire et le seul assureur, ne changera rien aux droits de l'assureur contre ce dernier. L'assureur acquerra, de plus, la garantie solidaire du commettant qui sera

nommé, mais il ne perdra point, cela est évident, la garantie que lui donne l'obligation originairement prise par le commissionnaire. Il n'a connu, en traitant, que le seul commissionnaire; c'est la garantie personnelle du commissionnaire qui l'a décidé à traiter; il ne serait ni juste, ni raisonnable, ni partant possible, de la lui enlever. Il peut acquérir, mais il ne saurait perdre.

409. Il ne faut donc pas enseigner d'une manière trop absolue que le commettant ne peut jamais être solidairement obligé avec le commissionnaire, mais il faut dire qu'il ne peut jamais être astreint à cette solidarité sans sa volonté. L'assureur n'a point le droit de le rechercher; le commissionnaire n'a point le droit de le nommer. Mais, s'il plaît au commettant de se faire connaître lui-même à l'assureur, et de lier, directement avec lui, l'affaire, engagée d'abord entre eux par un intermédiaire, l'assureur peut, suivant sa volonté, acquérir aussitôt, contre le commettant, l'action solidaire, sauf à lui donner, par contre, et du même coup, toutes les actions réciproques qui naissent du contrat d'assurance, et qui, jusque-là, n'appartenaient qu'au seul commissionnaire.

410. Mais il faut rejeter, sans hésitation, comme absolument contraire aux intérêts de commerce, à la nature du contrat de commission, et aux traditions de la coutume, le principe posé par un arrêt de la cour d'Aix, du 5 juillet 1833 (1), qui a cru devoir ériger en

(1) *Journal du Palais*, t. XXV, p. 640.

maxime « que le signataire d'une police d'assurance,
» pour compte de qui il appartiendra, contracte directement, non seulement avec le mandataire qui la
» lui présente, mais encore avec le propriétaire, dans
» quelque temps qu'il lui soit nommé, avec cette seule
» différence, que lorsque le propriétaire est nommé
» dans la police, il est seul obligé vis-à-vis le signataire, qui a deux obligés, le mandataire et le propriétaire, quand celui-ci n'est nommé qu'après la signature de la police, et dans les actes d'exécution. »

Nous croyons fausse la doctrine de cet arrêt, parce que les faits de la cause, tels que les rapporte l'arrêtiste, n'indiquent point que la personne chargée de faire l'assurance ait exprimé, en la faisant, qu'elle agissait comme *mandataire*. L'assurance avait été faite par un sieur Cavery, en réalité pour le compte d'un sieur Aquarone, mais, sans autre indication donnée aux assureurs que la clause habituelle *pour compte de qui il appartiendra*.

Faite en ces termes, l'assurance n'était point contractée, comme le dit mal à propos l'arrêt, par un *mandataire*, mais par un commissionnaire. Tout mandataire qui agit en son nom personnel, et sans faire connaître son mandant, ni, par conséquent, ses pouvoirs, est un commissionnaire, et non un mandataire. En fait, le sieur Cavery était donc commissionnaire, et c'est à tort, et par un abus de langage qui nous paraît, au surplus, trahir une aberration de doctrine, que l'arrêt lui donne la qualité de mandataire.

Or, soutenir que l'assureur qui traite avec un com-

missionnaire acquiert, par cela seul, une action contre le commettant, dans quelque temps, et, de quelque manière que celui-ci lui soit nommé, c'est enseigner une erreur manifeste. A moins d'une stipulation expresse et formelle, quand on traite avec un commissionnaire, on n'acquiert d'action que contre lui seul; quand on traite avec un mandataire, on n'acquiert d'action que contre son mandant.

Si le sieur Cavery était commissionnaire, l'assureur n'avait point d'action contre le sieur Aquarone, son commettant, dont il n'avait appris l'existence que plus tard; et s'il était, au contraire, mandataire dès l'origine, l'action n'était acquise à l'assureur que contre le sieur Aquarone, son mandant.

En réalité, le sieur Cavery, qui avait fait faire l'assurance, avait pris successivement deux qualités. Dans la police, il s'était qualifié de commissionnaire; dans l'exécution de la convention, il avait pris la qualité de mandataire, et l'assureur paraît la lui avoir reconnue.

Ce changement de qualité avait évidemment modifié la nature de ses obligations envers l'assureur. Si, en nommant son commettant, il avait gardé sa qualité primitive de commissionnaire, le fait que l'assureur aurait connu le commettant, et même traité avec lui, n'aurait pas dégagé le sieur Cavery; au lieu d'un obligé l'assureur en aurait eu deux, et les motifs, donnés par la cour d'Aix à l'appui de la décision, se seraient appliqués sans difficulté.

Mais il n'en avait pas été ainsi : le sieur Cavery, après

avoir traité comme commissionnaire, ne se présentait plus que comme mandataire. Cette seconde qualité, l'assureur n'était point obligé de la lui reconnaître ; mais, en fait, il l'avait reconnue : or, il est évident que cette reconnaissance enlevait à l'assureur toute action contre le sieur Cavery, et ne lui laissait pour unique obligé que le sieur Aquarone qui de commettant devenait mandant ordinaire.

La cour a donc bien décidé, en jugeant qu'en l'espèce l'assureur avait action contre le commettant, devenu mandant ; mais sa décision devait s'appuyer entièrement sur cette circonstance spéciale au procès, et non sur un principe posé d'une manière générale, et qui serait subversif de toutes les règles, s'il pouvait prévaloir.

411. Il existe de la même cour, à la date du 10 juin 1842 (1), un arrêt qui, statuant sur une difficulté entièrement neuve, développe la jurisprudence vicieuse que nous venons de blâmer, et professe, plus ouvertement encore, les erreurs dont nous avons trouvé le germe dans l'arrêt de 1833. Cette cour, à laquelle la jurisprudence maritime est redevable de tant de décisions utiles, nous paraît avoir tout-à-fait déserté, sur cette grave question, les saines doctrines et les vraies traditions du droit.

« Le 24 janvier 1839, le sieur Pinatelle-Raoul, de Marseille, fait assurer sur cette place, d'ordre des

(1) *Journal du Palais*, t. II, p. 215; *Mémorial*, t. IX, II, p. 105; *Journal de Marseille*, 1842, I, p. 42 et 81.

sieurs Podesta frères, de Bastia, et pour compte de qui il appartiendra, 30,500 fr. sur corps et facultés du navire *la Médélis*, capitaine Marlingo, pour d'Ajaccio venir à Marseille.

» Le 6 février suivant, le sieur Pinatelle-Raoul fait encore assurer, d'ordre des sieurs Podesta frères et pour compte du sieur Zulezzi, 5,500 fr. sur facultés du même navire et pour le même voyage.

» Le 13 mars de la même année, le sieur Pinatelle-Raoul communique, aux assureurs de la première police, une lettre du second capitaine de *la Médélis*, en date du 4 du même mois, annonçant la perte du corps et des facultés de ce navire.

» Les assureurs déclarent, sur cette communication, tenir l'événement pour notifié, sous réserve des droits respectifs.

» Le 24 mars, les assureurs de la police du 16 février déclarent, sous les mêmes réserves, être instruits de la perte, et dispenser l'assuré de leur faire le délaissement juridique des facultés assurées.

» Le 25 mai, les assureurs paient, sans protestation ni réserves, dans les mains du sieur Pinatelle-Raoul, le montant des sommes assurées.

» Le 4 juin 1841, arrêt de la cour d'assises de Bastia, qui déclare le capitaine Marlingo, commandant *la Médélis*, et le sieur Zulezzi, chargeur des facultés assurées, et pour compte duquel les assurances avaient été faites, coupables du crime de *baraterie*, pour avoir fait périr volontairement, et dans une intention

frauduleuse, le susdit navire *la Médélis*, et les condamne aux travaux forcés à temps.

» Les assureurs, instruits de cette circonstance, font aussitôt assigner, devant le tribunal de commerce de Marseille, le sieur Pinatelle-Raoul, en restitution des sommes par eux payées.

» Le sieur Pinatelle-Raoul appelle à sa garantie les sieurs Podesta frères, par ordre desquels les assurances avaient été faites.

» Le 14 septembre 1841, jugement qui condamne le sieur Pinatelle-Raoul à rembourser aux assureurs le montant des assurances payées, mais avec intérêt seulement du jour de la demande en garantie formée contre les sieurs Podesta frères.

» Ce jugement est fondé, en droit, sur les motifs suivans :

« Que, par opposition au mandataire *civil*, le » mandataire *commercial*, ou soit le *commissionnaire*, » tel qu'il est défini par l'art. 91 du Code de com» merce, engage sa responsabilité personnelle vis-à» vis de ceux avec lesquels il contracte;

» Qu'en matière d'assurance principalement, le » commissionnaire est considéré, vis-à-vis des assu» reurs, comme le vrai assuré, et est personnellement » responsable, soit qu'il nomme son commettant, ou » qu'il désigne le *pour compte*, soit qu'il ne le dési» gne pas;

» Que cette responsabilité n'est pas restreinte à la » prime et aux faits de réticence, mais s'étend non» seulement au contrat lui-même, mais encore à

» tout ce qui a pu en être la suite ou l'exécution;
» Que la distinction entre le commissionnaire à
» l'*assurance*, et le commissionnaire au *recouvrement*
» de la perte ne se trouve, ni dans la loi, ni dans
» les actes. »

» Le chef relatif aux intérêts est motivé sur ce que les sommes avaient été reçues des assureurs et transmises à Zulezzi de bonne foi.

» Le sieur Pinatelle-Raoul fait appel de ce jugement, et met en cause, devant la cour, les sieurs Podesta frères.

» Les assureurs font appel incident du chef du jugement relatif aux intérêts.

» Les sieurs Pinatelle-Raoul et Podesta offrent de remettre aux assureurs les pièces et titres constatant que les sommes en litige ont été payées au sieur Zulezzi.

» Ils concluent subsidiairement à faire la preuve de leur complète bonne foi.

ARRÊT.

» Considérant que les assureurs demandent à Pinatelle-Raoul la restitution de la somme par eux assurée sur corps et facultés du navire *la Médélis*, par le motif qu'après le paiement fait par eux, Zulezzi, pour le compte duquel cette assurance avait eu lieu, a été condamné, par la cour d'assises de Bastia, comme complice du crime de *baraterie* qui aurait fait périr ledit navire;

» Que, dès-lors, toute la question se réduit à savoir,

à quel titre, et en quelle qualité, Pinatelle-Raoul avait reçu ce paiement; si c'est comme *commissionnaire* personnellement responsable, ou comme mandataire purement passif de l'assuré (art. 91 et 93 du Code de commerce); et à ce sujet,

» Considérant que le même Code (art. 332) admet, dans la formation du contrat d'assurance, l'intervention du commissionnaire responsable, parce que la nature de ce contrat n'exige point que le véritable assuré soit nommé, et que le secret de la spéculation veut, le plus souvent, qu'il ne le soit pas; qu'ainsi, le *commissionnaire* de l'assurance, tant qu'il conserve cette qualité, est garant personnel de l'exécution du contrat pour le paiement de la prime et pour toutes les exceptions de réticence et de fausses déclarations; que c'est dans ce sens qu'il est réputé véritable assuré, ce qui n'est qu'une fiction, puisqu'en réalité l'assurance n'est point à son profit;

» Mais, considérant que sa mission ne s'étend point légalement par-delà la formation du contrat; qu'elle est, au contraire, terminée par celle-ci; que la police obtenue devient la propriété de son commettant, qui peut, sans l'aveu du commissionnaire, en disposer en toute liberté, la retirer de ses mains, la céder à un tiers, la remettre à un autre mandataire chargé de recouvrer en son nom le montant des assurances, ou bien effectuer personnellement ce recouvrement; que, dans tous ces cas, le commissionnaire dispose du contrat sans l'aveu des assureurs, et sans responsabilité aucune;

» Qu'il en est ainsi, parce que la loi (art. 332), ayant exigé que la police énonçât le *pour compte*, dans le but d'éviter que le contrat d'assurance ne dégénérât en gageure, a, par le même motif, impérieusement voulu, que, lors du recouvrement de l'assurance, on fit connaître à l'assureur le véritable assuré, qu'on prouvât son existence, le mandat par lui donné de faire assurer, son droit à la propriété de l'aliment du risque, et la perte à son préjudice, livrant tous ces points à l'appréciation et à la discussion de l'assureur, qui peut même ne faire qu'un paiement provisoire et exiger caution de l'assuré;

» Que, dans cette période de l'assurance, la loi met ainsi l'assureur en rapport direct avec l'assuré, et les fait contracter ensemble pour le recouvrement de l'assurance, détruisant la fiction par la vérité, et mettant à l'écart l'ancien commissionnaire par la présence obligée du commettant;

» Que tel est le sens et l'esprit des art. 383 et 384 du Code de commerce;

» Qu'ainsi, soit que le véritable assuré se présente personnellement au recouvrement de l'assurance, soit qu'il se fasse représenter par un mandataire, ce n'est qu'au nom de cet assuré que le paiement peut être réclamé et obtenu; d'où il suit que si l'assuré a laissé la police aux mains de son ancien commissionnaire, et que celui-ci demande pour lui le paiement, ce n'est plus que comme mandataire passif, d'après l'article 92 du Code de commerce. Il n'est plus *commissionnaire* responsable, par cela seul qu'il est obligé de

nommer son mandant, de justifier de ses pouvoirs, de n'agir que pour et au nom du véritable assuré, à la différence de tout autre contrat de commission où le commissionnaire conduit l'affaire jusqu'à la fin en son nom personnel, et sans être obligé de nommer son mandant, ni de produire son mandat;

» Considérant qu'il résulte de cette spécialité du contrat d'assurance que, dans le paiement du sinistre, l'assuré ne suit plus la foi personnelle du commissionnaire, mais celle du commettant, tenu de produire les pièces justificatives du chargement et de la perte;

» Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que le mandataire au recouvrement de l'assurance ne pourrait en être responsable qu'autant qu'il en aurait contracté l'engagement formel dans la quittance;

» Considérant, en fait, que les assureurs ont su, par l'une des polices, que l'assurance était pour le compte de Zulezzi, et par la lettre visée par eux, laquelle annonçait le sinistre, que ce même Zulezzi n'avait pas cessé d'être propriétaire des objets assurés; que la justification leur en fut faite, avant paiement, par la production des actes de propriété du navire et de la cargaison, ainsi que par la production des lettres d'ordre et des polices restées aux mains de Pinatelle-Raoul; qu'ils ont donc bien su qu'ils payaient celui-ci comme *mandataire ordinaire* de Zulezzi, et que c'est en cette qualité qu'ils l'ont, en effet, payé sans protestation ni réserve, bien que l'art. 384 les

autorisât à ne faire qu'un paiement provisoire et à exiger caution de l'assuré;

» Considérant, sous un autre point de vue, qu'aux termes des art. 1376 et 1377 du Code civil, l'action en répétition des assureurs est placée au nombre des *quasi-contrats*; que, par cela seul, il est évident que cette action ne dérive point du contrat d'assurance, un quasi-contrat ne pouvant être confondu avec un contrat, mais créant une obligation dérivant d'un fait (le paiement par erreur), et de la seule volonté de la loi; qu'il faut donc reconnaître que cette action a eu lieu, non en vertu du contrat, mais seulement à l'occasion de celui-ci; qu'il est tellement vrai qu'elle demeure en dehors du contrat d'assurance, que l'exécution de ce contrat a été consommée par le paiement, et que les assureurs demandent à la justice qu'elle les relève de cette exécution, par un motif qui frappe de nullité l'assurance elle-même;

» Que ces principes sont ceux de la loi romaine, de ses interprètes, des articles précités du Code, et du *Traité des assurances* d'Émérigon, t. II, p. 257;

» Considérant que le fondement de la répétition étant l'équité, qui ne permet pas de s'enrichir du bien d'autrui, il a toujours été de principe, en cette matière, que cette action n'existe point contre celui qui, ayant reçu de bonne foi, s'est dessaisi de même; que c'est surtout au *commissionnaire*, comme au simple *mandataire*, que cette règle doit être appliquée, puisque l'un et l'autre ne reçoivent que pour transmettre à leur mandant (art. 1993 du Code civil);

» Considérant que, dans l'espèce, le jugement pose en fait que le paiement reçu par Pinatelle-Raoul l'a été de bonne foi, et que c'est également de bonne foi que Pinatelle-Raoul s'est dessaisi envers Podesta frères, et ceux-ci envers Zulezzi ; que ce fait, qui paraît ainsi avoir été, devant les premiers juges, admis par les assureurs, n'a pas été formellement dénié par eux devant la cour, et que l'offre, que font Pinatelle-Raoul et les frères Podesta, de leur en remettre les pièces justificatives, sauvegarde sur ce point leurs intérêts ;

» Considérant qu'en cet état il n'y a pas lieu de s'occuper de la preuve subsidiairement offerte par Pinatelle-Raoul, ni de faire droit à l'appel incident des assureurs ;

» Qu'il n'y a pas lieu, non plus, de statuer sur la garantie exercée par Pinatelle-Raoul contre les frères Podesta, bien que ceux-ci aient été régulièrement appelés, soit en première instance, soit en cause d'appel, et qu'ils n'aient point contesté la garantie ;

» LA COUR, sans s'arrêter à l'appel incident des assureurs, non plus qu'aux conclusions subsidiaires de Pinatelle-Raoul, statuant sur l'appel principal, sous le bénéfice de l'offre faite par Pinatelle-Raoul de remettre, aux assureurs, les pièces et titres constatant qu'il a payé les sommes en litige à Podesta frères de Bastia, et à la charge par lui de réaliser ladite offre ; émendant, sans s'arrêter à la demande introductive d'instance des assureurs, met Pinatelle-Raoul hors d'instance et de procès ; ordonne la restitution

de l'amende de l'appel principal ; condamne les assureurs à celle de leur appel incident, et à tous les dépens ; donne acte à Podesta frères de l'offre qu'ils font de remettre, aux assureurs, les titres et pièces constatant qu'ils ont, à leur tour, transmis et payé les sommes en litige à Zulezzi de Bastia, les soumet à réaliser ladite offre, et, à défaut, réserve tous les droits des assureurs. »

L'erreur de droit, dans laquelle la cour d'Aix nous paraît tombée, consiste précisément à supposer que, dans l'exécution de la convention d'assurance, contractée par l'intermédiaire d'un commissionnaire, il vient un temps où l'assureur doit « nécessairement connaître le véritable assuré, le mandat par lui donné, son » droit à la propriété de l'aliment du risque, et la perte » à son préjudice. » La cour ajoute bien, quelques lignes plus bas : « que dans cette période de l'assurance » la loi met l'assureur en rapport direct avec l'assuré, » et les fait contracter ensemble pour le recouvrement » de l'assurance, détruisant la fiction par la vérité, » et mettant à l'écart l'ancien commissionnaire par la » présence obligée du commettant. »

Mais, en vérité, nous ne savons dans quels textes la cour d'Aix a pu découvrir le germe de ces étranges maximes ! Nous avons beau relire les articles 332, 383 et 384 du Code de commerce, nous n'y trouvons absolument rien qui puisse les justifier !

L'article 332 conseille, et ne prescrit pas *impérieusement*, à l'assuré, de déclarer dans la police la qualité de propriétaire ou de commissionnaire en laquelle il

agit : cela est vrai ; mais, sans compter que le but de cette prescription est bien plutôt, comme nous l'avons déjà fait remarquer n° 406, de prévenir toute fraude du commissionnaire au préjudice de son commettant, l'usage, la jurisprudence, la raison, ont érigé en maxime que cette prescription n'est point faite à peine de nullité, et la cour d'Aix elle-même admet, sans doute, tous les jours, la légitimité d'assurances faites sous la formule générale : *pour compte de qui il appartiendra*.

D'ailleurs, l'assuré eût-il ponctuellement exécuté les dispositions de l'article 332 ; eût-il déclaré formellement qu'il agissait en qualité de commissionnaire, il en résulterait précisément, aux termes de l'article 92 du Code de commerce, éclairé par la tradition, et interprété par la jurisprudence et par la doctrine, qu'il serait, vis-à-vis des assureurs, le véritable assuré ; qu'en aucun temps, sous aucun prétexte, les assureurs n'auraient le droit, ni de le forcer à révéler son commettant, ni de mettre en cause ce dernier, le contrat de commission ayant précisément pour but, pour effet et pour utilité, de couvrir, sous le nom et la personne du commissionnaire, la personne et le nom du commettant. Exiger la preuve irrécusable de la *réalité* du risque assuré, et de son *identité* avec le risque couru, tel est encore une fois le droit incontestable de l'assureur ; mais, cette justification faite, il n'a plus rien à demander, et si cette justification se fait, sans que le nom du commettant apparaisse, il doit payer sans l'avoir même connu.

Les articles 383 et 384, sur lesquels la cour d'Aix semble vouloir principalement appuyer la théorie qu'elle fait prévaloir, ne paraissent point la mieux justifier. « Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées ; » tels sont les termes du premier de ces deux articles. « L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations ; l'admission à la preuve ne suspend point la condamnation de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge de donner caution. L'engagement de cette caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuites ; » tel est le texte du second.

Nous ne comprenons pas, nous devons l'avouer, que, sans faire subir, à ces deux articles, une interprétation forcée, il soit possible d'y lire la doctrine consacrée par la cour d'Aix. Nous ne voyons nullement que ces deux articles « mettent l'assureur en rapport direct avec l'assuré, et les fassent contracter ensemble pour le recouvrement de l'assurance, détruisant la fiction par la vérité, et mettant ainsi l'ancien commissionnaire à l'écart par la présence obligée du commettant. »

La loi ne dit point par qui doivent être signifiés les actes justificatifs de la perte et du chargement ; elle ne dit point davantage à qui doit être fait le paiement provisoire de l'assurance ; par qui la caution doit être fournie ; contre qui la preuve contraire aux

attestations doit être faite et suivie. Pourquoi donc, et sous quel prétexte, le commissionnaire qui a traité en son nom personnel, on le reconnaît; qui n'a fait connaître aux assureurs que sa signature; qui leur a demandé de suivre exclusivement sa foi; qui ne leur offre que sa garantie; pourquoi, lorsque l'usage, la tradition, les principes les plus sûrs et les plus constans du contrat de commission, veulent que toutes les actions actives et passives appartiennent au commissionnaire; pourquoi voudrait-on, dans la matière spéciale des assurances, l'écarter aussitôt qu'il s'agit de faire les justifications nécessaires, et de réaliser le contrat en recevant l'assurance? Où prend-on surtout que telle soit la volonté du législateur?

Dira-t-on que la signification des actes justificatifs fera nécessairement connaître à l'assuré le nom et la qualité du véritable assuré, du commettant? Mauvaise raison! D'abord il n'est point du tout sûr que le nom et la qualité du commettant soient toujours révélés, à l'assureur, par la signification des pièces justificatives. L'assureur, nous l'avons établi, n'a droit qu'à deux justifications : la *réalité* des risques assurés, et l'*identité* de ces risques avec les risques courus; or, ces deux faits peuvent être justifiés par une exacte relation du connaissement avec la police d'assurance, sans que le nom du commettant soit écrit ni prononcé.

Ensuite, quand la signification des actes justificatifs ferait connaître à l'assureur, et nous confessons que, la plupart du temps, il en arrivera ainsi, le nom et la qualité du commettant; quand l'effet des arti-

cles 383 et 384 serait, par conséquent, de porter toujours à la connaissance de l'assuré le nom du commettant, s'ensuit-il que dès ce moment le commissionnaire, dont la seule foi a été suivie par l'assureur, prenne le caractère de mandataire ordinaire, et cesse d'être personnellement obligé? Ce serait là une dérogation si considérable, et, nous ajouterons, si dangereuse, aux principes du contrat de commission, que pour l'admettre il faudrait la voir écrite, tout au long, dans la loi qui, certes, n'en dit pas un mot!

Le contrat de commission n'est pas institué seulement pour le secret des transactions commerciales : il est, avant tout, destiné à faciliter et à garantir les relations. On traite volontiers avec un commissionnaire dont on connaît la probité, la fortune, la position commerciale; on ne suivrait pas la foi du commettant, qui demeure au loin, sur une place étrangère, dont on ignore les antécédens, les forces, la moralité, la solvabilité. Les commissionnaires jouent, dans une sphère différente, le rôle des banquiers, qui ne sont eux-mêmes qu'une espèce de commissionnaires. Tel est le but, tel est l'esprit, telle est l'utilité du contrat de commission. N'est-ce pas évidemment le détruire dans sa nature, nous dirons même dans son essence, que de prétendre que dès l'instant où le développement et la marche de la convention, formée entre le tiers et le commissionnaire, ont pu faire connaître le nom du commettant, le tiers n'a plus d'autre obligé que ce commettant, et perd aussitôt toute action personnelle contre le commissionnaire,

dont, jusque là, il suivait uniquement la foi? Si une pareille disposition existait dans la loi, il faudrait faire des vœux pour que la sagesse législative l'effaçât; à plus forte raison doit-on se garder de l'y voir, quand tout indique qu'elle n'y est point!

Les auteurs, nous l'avons dit, se sont partagés, et, à tort, suivant nous, sur la question de savoir si le commettant, dès qu'il est connu, ne devient point solidairement obligé avec le commissionnaire envers l'assureur; mais personne n'a jamais eu la pensée de supposer que la seule révélation du nom du commettant dégageât le commissionnaire des liens d'un contrat que seul il a formé, et dont il a qualité pour suivre l'exécution jusqu'à son dernier terme.

Le tribunal de Marseille avait donc eu raison de décider « que la distinction entre le commissionnaire à l'assurance et le commissionnaire au recouvrement ne se trouve point dans la loi, » et sa décision, qui condamnait le commissionnaire à restituer aux assureurs la somme induement perçue, sauf son recours contre le commettant, devait être confirmée (1).

---

(1) Nous trouvons dans un auteur du XVII[me] siècle, Ansaldus de Ansaldis (1), une décision fort remarquable, sur les droits respectifs du commissionnaire et de l'assureur;

(1) Ansaldus de Ansaldis, avocat auprès de la Rote romaine, a publié, en 1688, un recueil composé de cent décisions rendues sur la presque totalité des matières commerciales. La décision dont nous donnons la brève analyse est la douzième.

Quant à la nature du lien de droit que l'indû paiement avait fait naître entre l'assureur et le commissionnaire assuré, nous croyons qu'il constituait un quasi-contrat, et si l'exception de prescription avait pu être soulevée devant la cour d'Aix, comme elle l'avait été dans une espèce analogue devant la

---

elle est tout-à-fait conforme aux principes que nous venons d'enseigner.

Charles Bénassi avait fait assurer des marchandises *pour lui ou pour compte de qui il appartiendra*. La perte survenue, Charles Bénassi déclara que l'assurance était faite pour compte de Ciuranus, de Venise. Ciuranus, en vertu de la police et de cette déclaration, fit saisir à Venise des valeurs appartenant à Bartholomée, l'un des assureurs, et se fit payer, sur ces valeurs, de la somme assurée par ce Bartholomée. Charles Bénassi poursuivit, en son nom, à Livourne, les autres assureurs, et toucha le solde de l'assurance qu'il passa immédiatement en compte courant avec Ciuranus.

Plus tard il fut prouvé qu'au moment où Charles Bénassi faisait faire l'assurance, la nouvelle de la perte était publique à Livourne; d'où la conséquence que l'assurance devait être déclarée nulle, et l'assuré tenu de restituer la somme touchée par lui.

La question se présentait alors de savoir si Charles Bénassi devait restituer, non seulement la somme par lui touchée, mais encore la somme touchée, à Venise, par Ciuranus.

On disait, en faveur de Charles Bénassi, que dès l'instant où il avait fait connaître l'assuré, et que cet assuré, en agissant contre Bartholomée, s'était fait reconnaître, et avait été reconnu pour véritable assuré, Charles Bénassi avait pris vis-à-vis des assureurs la simple qualité de mandataire, et que dès lors il ne pouvait être obligé, de sa personne, à la

cour de Bordeaux (1), nous pensons, contrairement à la décision de cette dernière cour, que l'action des assureurs n'eût pu être déclarée prescrite que par la prescription trentenaire, et non par la prescription de cinq ans, écrite dans l'article 432 du Code de commerce. On peut lire sur cette question l'excel-

---

restitution de la somme induement touchée par son mandant.

Mais on répondait, et Ansaldus décide, que l'assurance ayant été faite par Charles Bénassi en son nom *(proprio nomine)*, les assureurs n'ayant connu que lui, et s'étant décidé à traiter par considération de sa personne et de sa solvabilité, il n'avait pu se dégager vis-à-vis d'eux, en nommant son commettant; qu'il en aurait été certainement autrement, si la police d'assurance avait été conçue dans des termes qui indiquassent clairement, chez celui qui faisait l'assurance, l'intention de traiter comme mandataire d'une personne à nommer, et sans s'engager personnellement; mais que l'assurance ayant été faite par Charles Bénassi, *pour lui, ou pour compte de qui il appartiendra*, il faut prononcer que l'assureur a bien pu acquérir une action contre le propriétaire de la chose, nommé par le commissionnaire, après l'événement, et reconnu par les assureurs, mais sans que le commissionnaire ait cessé d'être tenu personnellement.

Ansaldus, après avoir ainsi décidé la question, ajoute qu'une autre raison conduit à la résoudre en ce sens : c'est la mauvaise foi évidente chez celui qui avait fait l'assurance, bien qu'il connût la perte en signant la police. La restitution de la somme induement payée par les assureurs ne serait, dans tous les cas, dit-il, qu'une juste réparation de cette manœuvre frauduleuse.

(1) *Journal du Palais*, t. II, 1840, p. 722; *Mémorial*, t. VIII, p. 219.

lente consultation délibérée par M. Ravez, le 16 mars 1840, et rapportée dans le *Mémorial de Jurisprudence commerciale et maritime de Bordeaux*, t. VII, I, p. 237.

L'habile jurisconsulte qui consacre ses loisirs et ses lumières à la rédaction de cet excellent recueil, fait remarquer dans un autre volume (t. IX, II, p. 106) que la cour de Bordeaux, par son arrêt du 5 août 1840, a décidé, en outre, que l'assureur, qui réclame du commissionnaire assuré la restitution de la somme induement payée, ne peut invoquer contre ce commissionnaire les principes généraux du droit, aux termes desquels l'action en répétition dure trente ans, sans lui appliquer les mêmes principes, suivant lesquels le mandataire, qui agit dans les limites de son mandat, ne s'oblige point personnellement.

Nous ne saurions adopter cet avis. L'obligation née de l'indû paiement est un quasi-contrat, dont la nature est, pour ainsi dire, aussi bien commerciale que civile. La prescription trentenaire, qui, seule, on semble le reconnaître, peut éteindre cette action, n'est point purement civile non plus. Elle régit, d'une manière générale, toutes les actions qui peuvent naître sous l'empire des codes français. Les prescriptions particulières établies par le Code de commerce ne sont, en réalité, que des exceptions faites au principe absolu et général du droit français, qui veut que toute action, commerciale ou civile, ne soit prescrite que par trente ans, à moins d'une disposition spécialement dérogatoire.

De ce que l'indû paiement a formé, entre l'assureur et l'assuré commissionnaire, un lien de droit nouveau, et différent du lien primitif établi entre eux par le contrat d'assurance, il n'en résulte point que le commissionnaire ait perdu sa qualité ; il ne devient point, pour cela, mandataire; il a contracté l'assurance comme commissionnaire, il en a poursuivi et touché induement le paiement en la même qualité; c'est ce fait d'un paiement indû qui engendre le quasi-contrat; ce quasi-contrat existe donc entre un commissionnaire et l'assureur qui l'a payé, et les principes qui régissent, entre eux, ce nouveau rapport sont les principes du contrat de commission, et non ceux du mandat.

412. Nous croyons devoir examiner rapidement, avant de terminer, l'importante question de savoir si le commissionnaire qui a fait une assurance a, pour ses avances, pour ses frais et pour sa commission, un privilége, sur les choses assurées, en cas d'heureuse arrivée, sur le montant de l'assurance, en cas de perte.

Dageville (1) enseigne l'affirmative en termes généraux et vagues; mais nous ne savons de quelle espèce de privilége ce savant jurisconsulte entend parler.

L'article 2102 du Code civil déclare privilégiés sur les meubles les frais faits pour la conservation de la chose; nous ne doutons point que ce privilége n'appar-

(1) T. III, p. 45.

tienne au commissionnaire qui a fait l'assurance conformément aux ordres qu'il a reçus. Il est évident que la conservation de la chose, ou du moins d'une valeur équivalente, en cas de perte, est le but de l'assurance, et que, dès-lors, tous les frais faits à cette intention sont, aux termes de l'article dont nous parlons, des frais privilégiés.

L'article 191 du Code de commerce donne encore à l'assureur un privilége spécial sur le corps du navire assuré, pour le paiement de la prime, et nous avons eu l'occasion de reconnaître que la jurisprudence lui accorde, par analogie, un privilége semblable sur les facultés. Nous ne doutons point, non plus, que le commissionnaire ne puisse exercer ce privilége, pourvu qu'en payant la prime, il ait eu le soin de se faire subroger par l'assureur, aux termes de l'article 1250 du Code civil.

Mais si Dageville entend parler du privilége spécial, que l'article 93 du Code de commerce donne au consignataire, sur les marchandises qui lui ont été expédiées, d'une autre place, pour être vendues pour compte du commettant, son avis mérite examen.

L'article 93 énumère, clairement et nettement, les conditions sous lesquelles il accorde un privilége au consignataire; il veut 1° que les marchandises aient été expédiées d'une autre place pour être vendues; 2° qu'elles soient à la disposition du consignataire, soit dans ses magasins, soit dans un dépôt public, ou, si elles ne sont pas arrivées, qu'il puisse constater l'expédition qui lui en est faite. Le privilége établi

par cet article est, en un mot, un nantissement véritable, dispensé, cela est évident, des formalités prescrites par le Code civil, dans le nantissement ordinaire, c'est-à-dire de la constatation du contrat par écrit, mais qui n'existe qu'autant que la détention matérielle des objets a lieu, dans les conditions qui viennent d'être rappelées.

Or, toutes les conditions exigées par l'article 93 du Code de commerce se rencontrent-elles chez le commissionnaire chargé de faire une assurance ?

S'il est vrai que la police, passée en son nom, et demeurée, d'ordinaire, en ses mains, lui donne toutes les actions du contrat, et lui confère, par exemple, le droit d'exiger et de toucher, en cas de perte, la somme assurée, pourvu qu'il puisse représenter les actes justificatifs du chargement et de la perte, il est incontestable que dans le cas d'heureuse arrivée il n'a, d'aucune façon, en sa qualité de commissionnaire d'assurance, la disposition de la chose assurée. Eût-il, d'ailleurs, cette libre disposition, la seconde des conditions exigées lui manquerait encore, car ce ne serait certainement point pour en opérer la vente qu'il aurait en main, soit la chose, soit la somme assurée.

On peut donner d'excellentes raisons pour démontrer l'utilité, la justice, la nécessité même d'un tel privilége; son absence peut être dans la loi une lacune déplorable, mais tant que le législateur n'aura pas cru devoir la combler, quel moyen d'y suppléer? L'article 93 du Code de commerce est le seul qui parle d'un privilége en faveur du commissionnaire, mais il n'as-

sied ce privilége que sur des marchandises consignées pour être vendues ; or, de bonne foi, peut-on soutenir qu'un navire ou des marchandises, consignés afin d'être assurée , soient compris dans cette disposition?

Malgré ces raisons, qui ne manquent certainement point de force, nous croyons, cependant, que le commissionnaire d'assurance a souvent, et peut avoir toujours, s'il agit prudemment, le privilége de l'article 93 , soit sur la chose assurée , soit , quand il y a eu perte, sur le montant de la somme assurée.

On est forcé de convenir, d'abord , que la raison , l'équité , l'intérêt du commerce, réclament , en faveur du commissionnaire d'assurance, un tel privilége. Le commissionnaire d'assurance fait, à l'occasion des marchandises du commettant , dans l'intérêt de ce commettant, et pour la conservation de ses marchandises, des frais, qui sont absolument de même nature que les frais dont le consignataire, chargé de la vente, est obligé de faire l'avance ; les motifs qui justifient le privilége établi au profit du second , exigent également une garantie pareille en faveur du premier.

Mais le privilége , ajoute-t-on , est de droit strict et ne doit s'établir que sous les conditions prescrites par la loi. Or, si le commissionnaire d'assurance réunit, aussi bien que le consignataire, les autres conditions énumérées par l'article 93, jamais il ne réunira la première de toutes , car jamais, en sa qualité de commissionnaire d'assurance, les marchandises ne lui auront été expédiées pour être vendues.

Nous tombons d'accord du principe : le privilége ne peut naître que sous les conditions exigées par le Code. Toute la question revient donc à savoir si le privilége de l'article 93 appartient exclusivement au commissionnaire chargé de vendre, si tout autre mandat donné au commissionnaire est privé de cette garantie; en un mot si la circonstance que les marchandises, sur lesquelles il aura été fait des assurances, sont destinées à être vendues par le commissionnaire, est une des conditions exigées par la loi pour la naissance du privilége.

Nous ne saurions le penser.

L'article 93 du Code de commerce est ainsi conçu :

« Tout commissionnaire qui a fait des avances sur des marchandises à lui expédiées d'une autre place pour être vendues pour le compte d'un commettant, a privilége, pour le remboursement de ses avances, intérêts et frais, sur la valeur des marchandises, *si elles sont à sa disposition, dans ses magasins ou dans un dépôt public, ou si avant qu'elles soient arrivées, il peut constater par un connaissement ou par une lettre de voiture l'expédition qui lui en a été faite.* »

Il est évident que la loi, en instituant ce privilége, a voulu faciliter le commerce par la certitude donnée au commissionnaire, que les avances dont il se met à découvert, et les intérêts de ces avances, lui seraient garantis, à concurrence de la valeur des marchandises, en cas de faillite du commettant? Fidèle expression d'une coutume, aussi ancienne, pour ainsi dire, que le commerce lui-même, cette disposition donne

à quiconque détient une marchandise, et consent à la vendre par intermédiaire, un crédit indépendant de sa solvabilité personnelle, et égal à la valeur même de la chose transmise. Mais à côté de l'usage se trouve l'abus; s'il importe d'assurer au commissionnaire un droit de préférence, si ce privilége est favorable aux autres créanciers eux-mêmes, parce qu'il a pour effet de faciliter et d'assurer la conservation d'une chose qui est leur gage commun, il n'était pas moins important de veiller à ce que le commissionnaire seul pût jouir de ce privilége; il fallait mettre, à sa naissance, des conditions dont la réunion prouvât invinciblement que le créancier préféré invoquait sérieusement et sincèrement la cause à laquelle la loi attache le privilége. Il fallait, en un mot, établir les caractères auxquels la loi reconnaît qu'il y a véritablement eu avance faite, en exécution d'un contrat de commission sérieux, et refuser impitoyablement ce privilége à toute créance qui n'est point marquée de ces caractères.

Voilà le but et le sens des conditions auxquelles l'article 93 du Code de commerce attache l'existence du privilége qu'il consacre. Or, peut-on soutenir raisonnablement que la circonstance d'une marchandise destinée à être vendue par ce commissionnaire, soit un de ces caractères? Pourvu que le mandat soit constant, qu'importe la nature de ce mandat? Chargé de vendre, d'expédier, de garder en magasin ou de faire assurer, le commissionnaire n'en a pas moins, vis-à-vis du commettant, et, par conséquent vis-à-vis

des créanciers de ce commettant, la qualité de commissionnaire, à laquelle précisément l'intérêt du commerce veut qu'on attache le privilége. Chargé de vendre, d'expédier, ou de faire assurer, il est, en effet, de l'intérêt de tous, nous dirons plus, il est d'intérêt public, que le commissionnaire puisse, en toute sécurité, faire les frais et les avances nécessaires à la conservation de la chose. Si la loi exige qu'il aît été fait des avances, c'est qu'il ne peut y avoir de privilége sans cause; si elle exige que les marchandises aient été expédiées d'une autre place, c'est qu'elle a voulu sagement prévenir l'abus qu'on aurait fait du privilége qu'elle créait, en l'étendant à des cas dans lesquels on aurait abrité, sous l'apparence mensongère d'un contrat de commission, un véritable nantissement, dont on aurait ainsi déguisé la nature; si elle exige enfin que la marchandise soit à la disposition du commissionnaire, dans ses magasins, ou dans un dépôt public, ou au moins qu'un connaissement ou une lettre de voiture constate l'expédition qui lui en est faite, c'est qu'elle n'a point voulu qu'un négociant prêt à faillir pût trouver, dans cette disposition, un moyen de soustraire, à la masse de ses créanciers, aucune portion de son actif.

Toutes ces conditions, on comprend donc que la loi les exige avant de donner le privilége, car toutes sont faciles à justifier; mais aucune raison de fait ni de droit ne pourrait expliquer que, dans des circonstances absolument pareilles, le privilége naquit au profit du consignataire chargé de la vente, et ne s'é-

tablit point en faveur du commissionnaire chargé d'assurer ou d'expédier.

Aussi la jurisprudence décide-t-elle invariablement aujourd'hui que la circonstance que les marchandises soient expédiées au commissionnaire pour être vendues ne forme pas une des conditions indispensables à la naissance du privilége accordé par l'article 93 du Code de commerce. Il est certain que ce privilége appartient au commissionnaire chargé de recevoir la marchandise et de l'expédier, tout aussi bien qu'au commissionnaire chargé d'en opérer la vente (1). Pourquoi refuserait-on d'accorder le même avantage au commissionnaire chargé de faire assurer la marchandise, lorsqu'il réunit d'ailleurs les conditions prescrites par l'article 93 du Code de commerce, c'est-à-dire lorsqu'il justifie, d'une part, que cette marchandise lui est expédiée d'une autre place, d'autre part, qu'elle était à sa disposition au moment où il a fait les avances, justifications qui résultent soit de l'existence de la marchandise dans les mains du commissionnaire, soit de la représentation d'un connaissement, soit, surtout, d'une police d'assurance qui lui confère le droit de poursuivre le recouvrement de la somme assurée ?

Concluons donc, avec Dageville, mais d'une ma-

(1) Cassation, 8 juin 1839, *Journal du Palais*, t. XXII, p. 1113 ; Aix, 25 août 1831, *ibid*, t. XXIV, p. 187 ; Rouen, 29 novembre 1838, *ibid*, t. II, 1838, p. 577.

nière plus explicite, qu'indépendamment du privilége général de l'article 2102 du Code civil (§ 3), indépendamment du privilége spécial de l'article 191 du Code de commerce, pour le paiement de la prime, auquel il nous semble que l'assureur peut très-bien le subroger, le commissionnaire, chargé de faire l'assurance, peut exercer le privilége établi par l'article 93 du même Code, pourvu cependant qu'il soit dans les conditions exigées par cet article. (1)

(1) Ainsi jugé par la cour de Rouen, 5 mai 1823; *Journal du Palais*, t. XVII, p. 1807.

FIN DU COMMENTAIRE SUR LES POLICES DE PARIS ET DE BORDEAUX.

POLICE

D'ASSURANCE MARITIME

DE LA PLACE DE MARSEILLE.

413. Deux polices d'assurance maritime sont principalement en vigueur sur la place de Marseille : l'une dressée le 1er octobre 1840, et que nous choisissons spécialement pour texte de notre commentaire; l'autre, beaucoup plus ancienne, et dont nous reproduirons la formule en note.

Bien que ces deux polices soient évidemment l'expression d'une même coutume locale, et que la plupart des articles qui les composent soient rédigés dans les mêmes termes, des différences marquées les séparent. Nous les commenterons toutes deux avec un soin pareil, et nous examinerons, à part, les difficultés spéciales qui peuvent naître sous l'empire de chacune.

Voici d'abord l'intitulé et le préambule de la police la plus moderne :

RÉUNION DES NÉGOCIANS-ASSUREURS DE MARSEILLE.

Le plein de la signature du gérant, par procuration des assureurs désignés ci-dessous, s'élève à 40,000 fr.

Chaque assureur y est compris, proportionnellement et sans solidarité, pour la somme ci-après.

(*Ici sont placés, sur trois colonnes, les noms de trente-six maisons de commerce; chaque nom est suivi de la somme spéciale pour laquelle il se trouve engagé par l'apposition de la signature du gérant de la réunion.*)

Indépendamment de la somme assurée par le gérant, chaque membre de la compagnie indique dans sa signature l'excédant de risque qu'il assure.

414. Nous n'avons aucune explication à fournir sur les clauses qui précèdent et qui suivent les noms des assureurs réunis ; elles exposent avec une clarté suffisante la nature de la société formée par les assureurs, l'étendue de l'engagement non solidaire que chacun d'eux contracte par l'apposition de la signature du gérant chargé de leur procuration, et la faculté qui appartient à tous les membres de la réunion d'assurer une somme supérieure à celle pour laquelle le gérant a pouvoir de les engager.

Chacun des membres de la réunion étant engagé sans solidarité, proportionnellement et à concurrence de la somme pour laquelle il a donné pouvoir au gérant, il en résulte qu'en aucun cas il ne peut être tenu de payer à l'assuré, quel que soit le chiffre de la perte, une somme supérieure à celle pour laquelle il est engagé; que, dans le cas où l'assurance se trouve

ristournée partiellement pour défaut de mise en risque, il ne supporte le ristourne que dans la proportion de la somme par lui souscrite, et qu'enfin, si le sinistre n'absorbe point la totalité de la somme assurée, le dommage se répartit pareillement, entre tous les membres de la réunion, au *prorata* de leurs engagemens.

Toutes ces conséquences, qui découlent directement, et sans difficulté, de la clause que nous examinons, ne sont, d'ailleurs, sauf la stipulation de non-solidarité, que l'application des règles communes, tracées par les articles 358, 359 et 360 du Code de commerce.

Il est bon seulement de faire observer que le gérant de la réunion des négocians-assureurs étant mandataire, et ne s'engageant point, par conséquent, en son nom personnel, les assurés ne peuvent contracter avec lui, en toute sécurité, qu'après s'être fait représenter la procuration en vertu de laquelle il agit.

Voir, au surplus, pour tout ce qui concerne les notions générales sur les principes, la forme, la preuve, la matière, et l'objet du contrat d'assurance, le commentaire par nous donné, t. Ier, nos 1, 2 et suivans, jusqu'au n° 145 exclusivement.

ARTICLE PREMIER (1).

Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, de jet, feu, pillage, piraterie, et généralement de tous accidens et fortunes de mer, enfin, et par convention expresse, par les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de BARATERIE DE PATRON.

415. Cet article correspond à l'article 1er de la po-

(1) Voici l'intitulé et le premier article de l'ancienne formule, dont nous avons parlé :

POLICE D'ASSURANCE. — PLACE DE MARSEILLE.

Au nom de Dieu.

ARTICLE 1er.

Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets assurés par tempêtes, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage, ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, piraterie, arrêt par ordre de puissance connu sous le nom d'arrêt de prince, guerre, hostilités, représailles, et généralement par toutes autres fortunes de mer ; enfin, et par convention expresse, par les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron.

lice parisienne, et déroge, comme lui, à l'article 340 du Code, par l'omission de quelques risques, par l'addition de quelques autres.

Il omet les risques de *prise*, de *représailles*, de *déclaration de guerre*, *d'arrêt de puissance*; il ajoute le risque de *piraterie*, qui comprend tous ceux que la police de Paris appelle *captures et molestations de pirates*, et enfin le risque de *baraterie*.

Nous avons exposé dans notre commentaire sur la police de Paris, t. I[er], p. 171, n° 153 et suivans, la théorie de la responsabilité des assureurs sous l'empire du droit commun; on devra s'y reporter.

Pour les explications données sur chaque espèce de risques, soit de guerre, soit de paix, on peut consulter ce que nous avons dit, t. I[er], n[os] 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, en commentant les deux premiers articles des polices de Paris et de Bordeaux.

416. L'article 1[er] de l'ancienne police marseillaise met à la charge de l'assureur, à moins d'une stipulation contraire, aussi bien les risques de guerre que les risques de paix ; il reproduit donc simplement les dispositions du droit commun, sans y apporter d'autre dérogation que d'ajouter, aux risques dont répond l'assureur, la baraterie du patron et de l'équipage. En effet, l'addition des mots *piraterie* et *hostilités* est d'au-

tant plus indifférente, que l'énumération de la police est expressément faite comme celle du Code, d'une manière purement démonstrative, et sans limitation.

Quant à la substitution du mot *guerre* aux mots *déclaration de guerre*, employés par le Code, elle ne change rien non plus à la loi commune, sous l'empire de laquelle la jurisprudence a depuis long-temps décidé que l'état de guerre résultait, même sans *déclaration* préalable, d'un simple fait d'hostilités bien avérées.

ARTICLE 2 (1).

Les assureurs sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représailles, arrêts par ordre de puissance, de captures, confiscations et molestations quelconques de gouvernemens amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidens et fortunes de guerre.

Ils sont également exempts de tous événemens quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, du vice propre de la chose assurée et

(1) ARTICLE 2 DE L'ANCIENNE POLICE.

Les assureurs sont exempts de toutes pertes et dommages provenant du vice propre de la chose assurée, de captures, confiscations, et tous autres dommages provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin.

de tous frais d'hivernage, de quarantaine et jours de planche.

417. Le premier paragraphe de cet article correspond à l'article 2 de la police parisienne, et nous pouvons, malgré l'addition insignifiante du mot confiscation, et quelques différences de rédaction, nous référer simplement au commentaire donné t. I[er], n[os] 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207.

418. Le second paragraphe répond à l'article 3 de la police parisienne, et, sauf la restriction apportée par celle-ci à l'étendue du risque de baraterie, que notre article met, sans aucune réserve, à la charge des assureurs, leurs dispositions sont absolument les mêmes,

Voir t. 1[er], n[os] 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 224.

419. Il existe, entre l'article 2 de l'ancienne police marseillaise et l'article que nous venons d'expliquer, deux différences importantes.

L'ancienne police laisse à la charge de l'assureur, nous l'avons déjà dit, les risques de guerre. C'est la première.

L'autre différence consiste dans l'absence des mots : *Frais d'hivernage, de quarantaine et jours de planche.* Les règles du droit commun qui déchargent l'assureur de ces frais, quand ils ne proviennent pas d'une fortune de mer, mais qui les mettent naturellement à son compte, quand ils sont occasionnés par un des ac-

cidens de mer dont répond l'assureur, gardent donc ici tout leur empire. Les autres différences que l'on peut remarquer entre la rédaction des deux articles ne sont d'aucune importance. (Voir t. I[er], n° 224.)

Article 3 (1).

Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'allèges et de gabarres, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

420. Cet article correspond au premier paragraphe

---

(1) Cet article est le quatrième de l'ancienne police. L'article 3 de cette police n'a point d'analogue dans la nouvelle ; il est ainsi conçu :

En cas de survenance de guerre, hostilités ou représailles pendant le cours du voyage assuré, il est dû aux assureurs une augmentation de prime, qui sera réglée par amis communs, et conformément à l'article 343 *du Code de commerce* (1).

(1) Les assureurs ne s'interdisent pas de déroger à cet article, mais cette dérogation devra être l'objet d'une clause spéciale. (N. B. *Cette note dépend du texte même de la police.*)

de l'article 5 de la police de Paris, et, malgré quelques différences de rédaction, si l'on veut en peser attentivement les termes, il contient à peu près les mêmes stipulations.

Le mot générique *facultés*, employé par la formule parisienne, vaut mieux que la double expression *marchandises* ou *espèces*, qu'une tradition qui remonte, nous le croyons, aux ordonnances de Barcelone, a sans doute maintenue dans la police de Marseille, et à laquelle nous pensons qu'il faut attacher la même étendue et le même sens qu'au mot *facultés*. Évidemment on ne peut charger sur un navire, et mettre en risque maritime, que des denrées ou de l'argent, c'est-à-dire des *marchandises* ou des *espèces* : ces deux mots comprennent donc toute sorte d'objets mobiliers.

Les deux formules précisent dans les mêmes termes le commencement et la fin des risques sur facultés.

421. La police de Marseille met, d'une manière générale, au compte des assureurs « les risques d'alléges, de transbordement et de rechargement dans les fleuves et rivières », tandis que les assureurs parisiens expriment que ces risques ne les concernent que dans les rivières de chargement et de déchargement.

C'est, à vrai dire, la seule différence sérieuse que nous devions relever entre les deux articles; et encore cette différence est-elle moins grande qu'elle ne le paraît au premier aspect. On ne saurait admettre, en effet, que l'article qui nous occupe autorise, d'une manière absolue, l'assuré à user, suivant son caprice, d'alléges et de transbordemens, dont les nécessités de

la navigation n'exigeraient point l'emploi. Il est de principe, en effet, que l'assuré ne doit rien faire pour aggraver le risque. Malgré tout, néanmoins, il faut reconnaître que la police de Marseille laisse, sur ce point, aux capitaines une latitude beaucoup plus grande que la police parisienne, et quand même les fleuves et rivières dans lesquels le capitaine aurait pris des alléges ou fait un transbordement ne seraient point, à proprement parler, *rivières de déchargement*, pour peu que l'assuré eût trouvé d'avantage à transborder, ou à employer des alléges, les assureurs marseillais devraient répondre des pertes et dommages occasionnés par ces opérations.

422. Voici encore un point sur lequel notre article semble tout d'abord différer de l'article 5 de la formule parisienne : il permet expressément au capitaine « d'alléger, transborder et recharger à l'entrée ou à la sortie des lazarets. »

Cette différence est plus apparente que réelle, car nous croyons implicitement exprimée, dans la police parisienne, cette autorisation que la police marseillaise stipule explicitement. En mettant à la charge des assureurs les risques de quarantaine, au lieu de destination (article 7), après avoir déjà mis à leur compte les risques d'allége et de transbordement dans les rivières de déchargement (article 5), la formule parisienne les rend, certainement, responsables des pertes que peuvent entraîner les opérations d'allégement et de transbordement nécessaires pour entrer en quarantaine ou pour en sortir.

Nous renvoyons, au surplus, le lecteur à notre commentaire de l'article 5 de la police de Paris, t. Ier, nos 227, 228, 229.

423. Disons maintenant quelques mots des principales questions qui peuvent s'agiter sous l'empire de l'article 3 de l'ancienne formule marseillaise.

Les difficultés nombreuses, soulevées à la suite des guerres maritimes qui éclatèrent dans la dernière moitié du dix-huitième siècle, et dans les premières années du dix-neuvième, ont donné naissance à l'article 343 du Code de commerce, qui pose, en ces termes, les principes généraux de la matière : « L'augmentation de prime qui aura été stipulée, en temps de paix, pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance. »

Cet article consacre trois principes, posés depuis long-temps par Émérigon, mais que Valin avait méconnus :

1° A moins d'une stipulation expresse dans la police, aucune augmentation de prime n'est due, pour survenance de guerre pendant le voyage assuré ;

2° Si le contrat règle lui-même la quotité de cette augmentation de prime, le chiffre en demeure invariablement fixé ;

3° Si la convention garde le silence sur la quotité de cette augmentation, le pouvoir de la déterminer

appartient exclusivement aux tribunaux, et jamais à l'autorité administrative.

Ces règles, aujourd'hui si claires, si simples, et, nous pouvons le dire, si naturelles, sous l'empire des principes généraux du Code civil, dont elles ne sont, après tout, qu'une exacte application, n'ont pu s'établir sans difficulté, et il fallut, même en 1802, un avis formel du conseil d'état, pour les maintenir contre la prétention des places de Bordeaux et de Nantes, qui voulaient faire vider, par un décret consulaire, les débats sur la quotité de l'augmentation des primes auxquels donnait lieu la survenance inopinée de la guerre.

On trouvera, au surplus, dans Émérigon (1), dans Dageville (2) et dans Boulay-Paty (3), l'historique complet des difficultés que cette matière a vues naître.

L'article 343 ajoute que les tribunaux, en déterminant le chiffre de l'augmentation de prime, doivent avoir égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police. C'est, en définitive, leur attribuer un pouvoir souverainement discrétionnaire, sans autres bornes que les limites tracées par la convention elle-même.

424. L'article 3 de l'ancienne formule marseillaise déroge à la loi commune, en stipulant que l'augmenta-

(1) T. Ier, p. 73.
(2) T. III, p. 186.
(3) T. III, p. 455.

tion de prime, due pour survenance de guerre, sera réglée par amis communs. Cette dérogation nous paraît absolue, et la décision des amis communs, dont parle notre police serait souveraine et sans appel. Toutefois il doit être bien entendu, ainsi que l'a jugé la cour d'Aix (1), que les amis communs, nommés en vertu de notre article, n'ont aucun pouvoir pour décider s'il est dû ou non une augmentation de prime, c'est-à-dire, s'il y a réellement eu survenance de guerre pendant la durée du voyage assuré; toute contestation sur ce point doit être vidée par les tribunaux, et la mission des arbitres se réduit, une fois cette question préalable décidée, à déterminer la quotité d'augmentation de prime qui peut être due.

425. La clause qui nous occupe, introduite pour la première fois dans les polices de Marseille, à l'occasion de la guerre de 1754 (2), a fait naître une autre difficulté. A quel signe se reconnaît l'état de guerre? et à partir de quelle époque est due l'augmentation de prime, stipulée en prévision de la survenance de la guerre?

Cette double question est aujourd'hui résolue par la jurisprudence, dans le sens du principe posé par l'abbé Mably (*Droit public de l'Europe*, ch. 1er, p. 29). Précédé ou non d'une déclaration de guerre, le seul fait d'hostilités commises constitue l'état de guerre, et réalise le pacte d'augmentation de prime, en tous

(1) 17 mars 1804; arrêt rapporté par Estrangin, p. 387, et par Dageville, t. III, p. 188.

(2) Émérigon, t. 1er, p. 73.

lieux et au même moment, quelle que soit la situation des parages où commencent les actes hostiles, et sans égard au temps où la nouvelle en a pu parvenir dans le lieu où se trouvait alors le navire assuré (1).

426. Estrangin et Dageville sont d'avis opposé sur une autre question fort importante. Les arbitres ou amis communs chargés de déterminer la quotité de l'augmentation de prime, *eu égard aux circonstances*, doivent-ils, dans l'appréciation des risques, tenir compte de ce que le voyage était, au moment de la survenance des hostilités, plus ou moins avancé, ou doivent-ils, au contraire, fermant les yeux sur les événemens connus d'eux au moment où ils doivent rendre leur décision, fixer l'augmentation de la prime proportionnellement au danger que l'on devait, au temps et dans le lieu de l'assurance, présumer menacer le

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 452; Pothier, p. 134; Estrangin, 382; Dageville, t. III, p. 180; Pardessus, t. III, p. 298; *contrà* Valin, sous l'article 3 du *Titre des Assurances. Conf.* Cassation, 28 janvier 1807; *Journ. du Palais*, t. V, p. 650; Rennes, 28 mars 1821; *ibid*, t. XVI, p. 490. Jugé que pendant les Cent-Jours la France et l'Angleterre étaient en état d'hostilité: Rennes, 27 janvier et 28 mars 1821, *Journal du Palais*, t. XVI, p. 341 et 490. Jugé que l'Espagne et la France étaient en guerre en 1823; tribunal de commerce de Marseille, 8 août 1823, *Journal de Marseille*, t. IV, 1, p. 243. — Jugé que la décision que deux nations sont en état d'hostilité est une appréciation de fait qui ne ne peut être déférée à la cour de cassation : Cassation, 6 avril 1831; *Journal du Palais*, t. XXXIII, p. 1426.

navire, en raison de la situation probable où devait se trouver le commencement des hostilités?

Estrangin (1), dont l'avis, au surplus, paraît avoir été généralement suivi par les arbitres de 1802, décide, avec raison, ce nous semble, que l'on doit tenir compte de la situation véritable dans laquelle les hostilités survenues ont surpris chaque navire, au lieu de se lancer, à tout hasard, dans l'appréciation chimérique du risque auquel chaque navire devait être présumé exposé, à l'époque de la déclaration de guerre.

Inutilement essaierait-on de répondre avec Dageville (2) que ce mode de détermination méconnaît le caractère aléatoire du contrat d'assurance ; que la prime doit être le prix d'un risque incertain, et non le prix d'un risque connu et déterminé. Estrangin ne veut point dire, et nous n'entendons pas, non plus, que les arbitres doivent tenir compte du bon ou du mauvais résultat de la navigation effectuée par le navire depuis le commencement des hostilités, en sorte qu'une forte prime soit accordée sur un navire capturé, et une plus faible sur un navire arrivé à bon port. Estrangin blâme, au contraire, les arbitres marseillais de s'être trop laissés aller à l'influence des résultats connus ; ce qu'il veut dire, et ce que nous croyons parfaitement équitable et juste, c'est que les arbitres, prenant pour base de leur appréciation le

(1) Page 380 et suivantes.

(2) T. III, p. 181 et suivantes.

lieu, et la situation véritable du navire, au moment de la survenance de la guerre, doivent calculer la prime à proportion des risques probables auxquels cette situation l'exposait.

427. Les règles posées par l'article 343 du Code sur la manière de calculer l'augmentation de prime pour survenance de guerre, s'appliqueraient pareillement au cas où une clause analogue aurait stipulé une réduction de prime pour survenance de la paix.

Cette réduction ne peut, non plus, être prononcée par les tribunaux quand elle n'est point formellement convenue. Il est à regretter que notre police, qui contient une clause d'augmentation pour le cas de survenance de guerre, ne renferme pas la stipulation inverse pour le cas de rétablissement de la paix, et laisse à l'assuré, qui peut l'oublier, le soin de la faire ajouter à la main. Malgré l'erreur dans laquelle (1) Valin et Pothier sont tombés sur ce point, les principes voudraient certainement que la condition de l'assureur et celle de l'assuré fussent en tout parfaitement égales.

ARTICLE 4 (2).

En cas d'assurance à prime liée, ou avec faculté de faire plusieurs échelles, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, et provenant de leur vente, échan-

(1) Sous l'article 7 du titre des assurances. Pothier, p. 139.

(2) Cet article est le cinquième de l'ancienne police.

ge ou remplacement, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

428. Cet article correspond au second paragraphe de l'article 5 de la police parisienne; mais il en diffère en deux points importans.

La faculté de substitution que la police de Paris réserve exclusivement aux cas d'assurance à prime liée ou à terme, notre article l'étend aux assurances consenties avec faculté d'escale, mais la refuse au cas d'assurance simplement faite à terme.

C'est la première différence, et les deux polices devraient la faire disparaître en se complétant l'une par l'autre. A l'exemple des Parisiens, les Marseillais devraient étendre la clause aux assurances à terme, et les Parisiens, comme nous en avons déjà fait la remarque, devraient la stipuler en faveur des assurances consenties avec faculté de faire plusieurs échelles.

429. L'une et l'autre police ne donnent cette faculté de reporter l'effet de l'assurance sur un nouveau chargement que d'une manière limitative, mais, tandis que la formule de Paris n'accorde la continuation de l'assurance que sur les objets provenant de la vente ou de l'échange des premiers, la formule de Marseille la stipule, en outre, pour les objets pris simplement en remplacement du chargement primitif. Cette différence dans la limite posée au droit de l'assuré peut avoir des conséquences fort graves.

Si la chose originairement chargée est détruite par un sinistre, l'assurance, sous l'empire de la police parisienne, ne se continuerait pas sur l'objet pris en remplacement, car cet objet ne proviendrait ni de l'échange ni de la vente du premier.

Il en irait tout autrement sous l'empire de la police de Marseille, puisqu'elle stipule expressément la continuation de l'assurance sur tout objet remplaçant le chargement originaire. L'assuré pourrait même, nous le croyons, à la faveur de cette clause, omettre de réclamer, de son assureur, l'indemnité due pour la perte des premiers objets assurés, et, en remplaçant ces objets perdus par un chargement nouveau, reporter sur ce chargement l'effet de l'assurance primitive.

(V. t. Ier, nos 230 et 231.)

Article 5 (1).

Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises

(1) Cet article est le sixième de l'ancienne police.

pour un autre voyage avant l'expiration de ces trente jours.

430. Le système de cet article est le même que celui de l'article 6 de la police de Paris; seulement le délai n'est point semblable, puisqu'il est de cinq jours sous l'empire de la formule parisienne, et de trente jours aux termes de la police marseillaise.

En stipulant que ces trente jours commencent à courir du moment où le navire est ancré ou amarré *en libre pratique*, l'article qui nous occupe prévient une difficulté que nous avions examinée en commentant l'article 7 de la police de Paris, et que nous avions résolue dans le même sens. (T. I[er], n. 240.)

L'expression « du moment où il a fait voile », substituée à celle « du moment où il a démarré », sera souvent favorable aux assureurs. Le navire démarre toujours avant de mettre à la voile, lorsqu'avant de gagner la mer il est obligé, ou de traverser des bassins, ou même, comme à Bordeaux et à Nantes, de descendre une rivière sur laquelle il se fait souvent remorquer; en toute autre circonstance le moment où il démarre est aussi celui où il met à la voile. (Voir, au surplus, t. I[er], n[os] 232, 233, 234, 235, 236, 237.)

ARTICLE 6 (1).

Soit que l'assurance porte sur corps, soit

(1) Cet article est le septième de l'ancienne police.

qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder, et faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré.

431. Cette clause, qui est l'expression d'une ancienne coutume du commerce marseillais, ne se trouve point dans la police de Paris. Combinée avec la disposition par laquelle l'article 4 continue les effets de l'assurance sur les objets substitués aux premiers, toutes les fois que la police comprend la faculté de faire plusieurs échelles, elle donne au commerce des facilités précieuses, et des avantages incontestables.

Tandis que sous l'empire de la formule parisienne la faculté de faire échelle, et, à plus forte raison, celles de dérouter et de rétrograder, n'appartiennent à l'assuré qu'autant qu'elles se trouvent stipulées par une clause spéciale, écrite à la main, il faudrait, sous l'empire de la police de Marseille, une convention formelle pour enlever à l'assuré cette triple faculté, et le replacer dans le droit commun.

Toutefois, il faut remarquer la restriction qui termine l'article : l'assuré peut, en toute liberté, dérouter, rétrograder et faire échelle partout, mais à la charge de justifier, au besoin, que l'exercice de cette faculté était nécessaire *pour accomplir l'objet du voyage assuré*. Plus la police laisse de liberté à l'assuré, plus l'assuré doit éviter d'en mal user, et plus les tribunaux doivent se montrer sévères à réprimer l'abus qu'il en voudrait faire.

Nous avons expliqué, t. I[er], n[os] 87 et 88, le sens, l'étendue et l'effet de la clause qui permet de *dérouter*, *rétrograder* et *faire échelle*.

ARTICLE 7 (1).

Si l'assurance est faite *in quovis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage : le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû à l'assureur, en indemnité, un cinquième de la prime, pour droit de ristourne.

431. Cet article est conçu dans le même esprit, et produit les mêmes effets, que l'article 10 de la police de Paris. Cependant, il en diffère, d'abord, par la lon-

(1) Cet article est le huitième de l'ancienne police.

gueur des délais stipulés. Le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance est commun aux deux polices ; mais la police de Paris accorde un mois de plus ponr les autres voyages au long cours, et un mois de moins pour les voyages an grand et au petit cabotage.

Il existe encore deux antres différences entre l'une et l'autre formules : la résiliation du contrat, faute de notification du nom du navire dans les délais stipulés, est acquise aux assureurs, sous la formule parisienne, à l'expiration même des délais convenus, avec un droit de ristourne de 1/2 p. % pour les voyages au long cours, et de 1/4 p. % pour ceux de cabotage. Sous l'empire de notre article, au contraire, les assureurs doivent, pour obtenir la résiliation, signifier leur volonté à l'assuré, à l'expiration des délais stipulés, et la résiliation du contrat ne peut leur être acquise que dix jours après cette mise en demeure, avec un droit de ristourne, invariable et uniforme, d'un cinquième de la prime; droit qui sera, la plupart du temps, moins onéreux à l'assuré que le 1/2 et le 1/4 p. % dont la police de Paris autorise, en pareil cas, le prélèvement sur la somme assurée.

On peut consulter, t. Ier, nos 247, 248, 249, 250 et 251, le commentaire que nous avons donné de l'article 10 des polices de Paris et de Bordeaux.

ARTICLE 8 (1).

Dans les assurances sur argent à la grosse et sur les risques à terme, soit à temps limité, les assureurs seront francs de toutes avaries. Lorsque, par clause spéciale, les assureurs répondent des avaries sur les risques à terme, soit à temps limité, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit à l'article 5, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après.

432. Les motifs qui ont dicté la première des deux dispositions dont se compose notre article sont faciles à découvrir. Le contrat de grosse ne détermine jamais, avec la précision d'une police d'assurance, les risques dont se charge le prêteur; quand celui-ci vient à son tour demander aux assureurs de le couvrir de ces risques, il met donc, habituellement, à leur charge une responsabilité beaucoup plus forte, et dont l'étendue, dans tous les cas, est plus grande et surtout beaucoup plus vague que celle qu'ils ont coutume d'accepter.

(1) Cet article est le neuvième de l'ancienne police, qui présente seulement une différence de rédaction insignifiante. Au lieu des mots : *assurances sur argent à la grosse*, elle dit : *assurances d'argent pris à la grosse.*

Il en est de même des assurances à terme : l'assuré, dans cette espèce de contrat, n'indique ni les ports qu'il se propose de visiter, ni la route qu'il doit suivre, ni le voyage qu'il veut faire ; il se réserve d'aller où bon lui semblera. Il est donc assez naturel que les assureurs, qui ne peuvent calculer exactement la grandeur du péril dont ils se chargent, en diminuent d'avance la gravité, en stipulant, comme ils le font par notre article, dans l'un et l'autre cas, la franchise entière de toutes avaries grosses ou particulières.

433. Quant à la disposition finale qui stipule que, lorsque, par clause spéciale, les assureurs auront accepté des risques à terme, la fin de chaque voyage sera l'objet d'un réglement séparé, chaque voyage étant déterminé comme il est dit en l'article 5 de la police, elle correspond exactement à l'article 16 de la police de Paris, et nous pouvons, pour toute explication, nous référer au commentaire donné t. II, n°s 321 et suivans.

Seulement, et la remarque est importante, l'article 16 de la police parisienne embrasse dans ses dispositions le cas d'une assurance à prime liée, aussi bien que celui d'une assurance à terme, tandis que notre article ne dit mot des assurances à prime liée, et les laisse, par conséquent, sous l'empire des règles communes.

Article 9 (1).

Hors le cas de survenance de guerre pen-

(1) Cet article est le dixième de l'ancienne police.

dant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du Code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme il suit : à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller et quinze mois pour le retour.

434. Cet article est facile à comprendre, et ses dispositions n'offrent aucune difficulté.

En cas de guerre, survenue pendant le voyage assuré, il laisse subsister, dans toute leur étendue les délais d'un an pour les voyages ordinaires, et de deux ans pour tous les voyages de long cours, après lesquels l'article 375 du Code de commerce donne à l'assuré la faculté d'exercer l'action en délaissement.

Dans les cas ordinaires, c'est-à-dire lorsque des risques de prise, de blocus ou d'arrêt de puissance, ne viennent pas ajouter de nouveaux dangers aux périls prévus lors du contrat, les délais de la loi sont réduits, et l'action en délaissement pour défaut de nouvelles s'ouvre, après six mois pour le petit et pour le grand cabotage, sauf une exception relative aux voyages plus longs et plus difficiles qui s'exécutent dans la Baltique ou dans la mer Noire, et pour lesquels le

délai est de neuf mois ; après un an, pour tout voyage au long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; et, pour tout voyage au delà de ces caps, après dix-huit mois pour l'aller et quinze pour le retour.

L'article ne faisant aucune autre dérogation au Code, le point de départ des délais qu'il stipule est le jour du départ, ou celui auquel se rapportent les dernières nouvelles.

Voir, sur les caractères constitutifs des voyages au long cours, au grand et au petit cabotage, et, en général, pour le commentaire dont il est utile d'accompagner les dispositions de notre article, les explications fournies sous le premier paragraphe de l'article 12 de la police parisienne, t. II, n°s 259, 260, 261, 262, 264, 275.

Article 10 (1).

Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant de un pour cent sur les monnaies ou matières d'or et d'argent, et de trois pour cent sur tous autres objets.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour; elles seront réglées

(1) Cet article est le onzième de l'ancienne police.

séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

435. Le premier paragraphe de cet article établit sous quelle retenue les assureurs marseillais s'obligent à payer les avaries grosses : un pour cent sur les monnaies ou matières d'or ou d'argent, trois pour cent sur tous autres objets. Cette clause, doublement dérogatoire à l'article 408 du Code de commerce, puisque, d'une part, elle élève de un à trois pour cent la retenue faite par l'assureur, puisque, de l'autre, elle énonce clairement que, dans le cas même où l'avarie excédera trois pour cent, la franchise aura son effet, n'exprime point la base sur laquelle se calculera la retenue de un et de trois pour cent. Les principes veulent que ce soit sur la valeur assurée; mais il eût été prudent de le dire en termes formels, comme l'a fait la police de Paris dans son article 14.

436. Le deuxième paragraphe de l'article correspond aux articles 14 et 16 de la police parisienne. Il stipule, à la fois, et le réglement séparé, indépendant et sans cumulation, des avaries grosses et des avaries particulières, et, pour le cas d'assurance en prime liée, la distinction formelle et le paiement séparé des avaries grosses de l'aller et des avaries grosses du retour.

Nous disons pour le cas d'assurance en prime liée : c'est qu'en effet la stipulation n'a d'utilité que dans le cas d'une telle assurance ; car si l'assurance est faite à *prime déliée*, l'aller et le retour forment naturellement deux voyages distincts, dont les effets doivent

par conséquent se régler à part, et qui ne peuvent être réunis qu'en vertu d'une convention formelle qui constitue précisément ce que l'on appelle une assurance à *prime liée*.

Nous renverrons, au surplus, au commentaire déjà donné sous les articles 14 et 16 de la police de Paris, t. II, n°s 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 321, 322, 324 (1).

Article 11 (2).

Les assureurs ne paient que l'excédant de trois pour cent de la somme assurée (3) sur les avaries particulières au corps (4).

Dans les réglemens d'avaries, les objets qui auront remplacé ceux perdus ou sacrifiés ne seront admis que sous la déduction de la différence de valeur du neuf au vieux, conformément aux usages de la place de Marseille; néanmoins cette réduction sera tou-

(1) Voir, sur le caractère des avaries grosses, une décision du tribunal de Bordeaux, 28 octobre 1842; *Mémorial*, t. IX, I, p. 273; voir aussi : Rouen, 26 novembre 1841; *Journal du Palais*, t. II, 1842, page 49.

(2) Cet article est le douzième de l'ancienne police.

(3) Ces mots : *de la somme assurée*, ne se trouvent pas dans l'ancienne police.

(4) L'ancienne police ajoute inutilement ces mots : *du navire*.

jours de quinze pour cent sur les chaînes-câbles en fer (1).

Dans les risques de pêche et dans quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts de pertes et dommages sur les ancres, chaînes-câbles (2), câbles, embarcations et ustensiles de pêche, pendant la pêche et le mouillage.

437. Le premier paragraphe de notre article correspond à l'article 15 de la formule parisienne.

Il est d'une doctrine certaine que cette énumération : *quille, agrès, apparaux et dépendances*, dont la police parisienne fait suivre, pour plus de clarté, les mots : *avaries particulières sur corps*, est toujours et de droit implicitement comprise sous la seule expression de *corps*, et cette différence de rédaction, non plus que celle qui résulte de la substitution des mots : *somme assurée*, à l'expression : *valeur assurée*, n'empêche point que le commentaire donné sous l'article 15 de la formule parisienne ne reçoive ici son application.

(Voir t. II, nos 318, 319, 320.)

438. Le second paragraphe de notre article corres-

---

(1) Ce paragraphe manque entièrement dans l'article 12 de l'ancienne police.

(2) Ce mot (*chaînes-câbles*) ne se trouve point dans l'ancienne formule.

pond au premier paragraphe de l'article 18 de la police de Paris; mais au lieu de fixer, à l'exemple de cette police, le mode et la quotité de la déduction, qu'à raison de la différence du vieux au neuf doivent subir, dans les réglemens d'avaries, les objets achetés en remplacement de ceux que les fortunes de mer ont détruits ou endommagés, ce qui éviterait aux étrangers la peine de s'informer des usages particuliers de la place, notre article se borne à stipuler le principe de cette déduction, en ajoutant qu'elle se fera conformément aux usages de Marseille. Les chaînes-câbles en fer sont cependant l'objet d'une exception; elles supportent toujours, dans le cas dont il s'agit, une réduction de 15 pour cent.

Au surplus, voici l'usage de la place de Marseille, en matière de déduction pour différence du vieux au neuf:

1° On ne déduit cette différence que sur les objets susceptibles de se détériorer par l'usage, tels que les voiles, câbles et cordages; les mâts, vergues et réparations faites au navire ne supportent aucune déduction;

2° La quotité de la réduction est fixée suivant le degré d'usure constaté par expert; lorsqu'il n'est pas possible de constater ce degré d'usure, la réduction est toujours d'un tiers;

3° Pour les carénages, la réduction est faite à proportion du temps qu'avait duré la carène précédente, et il est d'usage de fixer à cinq ans la durée d'un carénage. Ainsi, dans les cas d'avarie, si la carène précédente avait un an, la réduction est d'un cinquième seulement; si elle avait quatre ans, la réduction est

des quatre cinquièmes ; si elle avait cinq ans ou plus, la dépense est toute entière à la charge de l'assuré, le carénage étant alors supposé parvenu à son terme ;

4° La quotité de la réduction, enfin, ne se fait point à Marseille sur le *coût justifié* au lieu des réparations, mais bien sur ce que coûterait le même objet à Marseille. Ainsi sur un câble payé à Bourbon 3,000 fr., et qui ne coûterait à Marseille que 900 fr., les assureurs de Marseille n'ont droit qu'à une déduction de 300 fr., tandis que ceux de Paris retiendraient 1,000 fr.

« C'est là, continue l'honorable et habile négociant (1) qui a bien voulu nous transmettre les renseignemens que l'on vient de lire, une des différences les plus graves entre les conditions des polices de Marseille et celles des autres places. Aussi arrive-t-il journellement que dans les mêmes réglemens d'avaries nos assureurs aient à payer 50 et 60 p. 0/0, tandis que ceux de Paris n'en paient que 25 à 30. Ces différences ont principalement lieu pour les avaries faites en Angleterre, en Amérique, et surtout dans l'Inde.

» Il est bon de faire observer que les assureurs de Marseille comprenant la fâcheuse position dans laquelle les placent les conditions de leur police, il est devenu très-difficile de faire assurer des corps de navire à ces

---

(1) M. Roussier, président du tribunal de commerce de Marseille.

conditions ; il n'y a plus que quelques assureurs particuliers qui acceptent ces conditions, et toutes les compagnies, sans exception, exigent et obtiennent les conditions de la police de Paris. Déjà la *Réunion des assureurs particuliers* a fait subir à la police des changemens dans ce sens, et les autres compagnies vont suivre leur exemple. »

439. Le troisième paragraphe de l'article répond à la première partie du quatrième paragraphe de l'article 18 de la police parisienne, et nous ne pourrions que répéter inutilement des explications déjà données.

(Voir t. II, n° 339.)

440. Parmi les différences que l'on peut relever entre notre article et l'article 12 de l'ancienne formule, deux seulement offrent quelque importance. L'ancienne formule omet d'exprimer sur quelle base doit se calculer la retenue de trois pour cent, stipulée sur les avaries particulières sur corps, mais une jurisprudence constante a décidé que cette base devait être la valeur assurée.

(Voir t. II, n° 319.)

Enfin, l'ancienne police ne parle en aucune façon d'une déduction à faire pour différence du vieux au neuf. Cette omission est plus grave, surtout en présence d'un arrêt de cassation du 13 juillet 1829, qui a décidé que cette déduction a besoin d'être expressément stipulée; décision, au surplus, que nous croyons erronée, surtout lorsque l'usage constant de la place sur laquelle se fait l'assurance, est d'accorder

une semblable déduction. (Voir, au reste, ce que nous avons dit, t. II, nos 332 et suivans; voir surtout la note placée sous la page 172 de ce volume; nous ne connaissions pas encore, à l'époque où cette note fut rédigée, la nouvelle police adoptée par la place de Marseille.)

Article 12.

Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches, dites *Tasajo*, natrons, plumes, tourteaux, liquides, glaces, verreries, porcelaines, et autres objets fragiles ou sujets à la rouille, ainsi que les sparteries, paille et foin chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garans du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux; néanmoins, les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs, sous une retenue de vingt pour cent dans le cas prévu par l'article 13 ci-dessous.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR		DIX POUR CENT SUR			15 P. CENT SUR
Bois de teinture et autres.	Métaux.	Cannelle.	Gingembre en futaille.	Alizaris.	Écorce de chêne.	Salpêtre.	Amandes en futailles.
Beurre.	Merceries.	Cassia Lignea.	Gommes en futaille ou caisses.	Amidons.	Fleur de soufre.	Sel de soude.	Blés, Grains, Graines.
Brai et Goudron.	Orfévreries et bijouteries fines.	Cochenille en sacs.	Indigos.	Alun.	Farine en sacs.	Teintures.	Cacaos en vrac.
Café en futailles.	Passementeries	Cacaos en futaille et balles.	Laines lavées.	Bijouterie fausse.	Gommes en sacs ou en vrac.	Toiles à voiles et d'emballage.	Carnasse.
Cire.	Quinquina.	Cafés en sacs ou balles.	Noix de galle en futaille.	Bois de réglisse.	Gingembre en sacs.	Toiles bleues, dites Guinées.	Cendres gravelées.
Cocheuille en caisses, barils ou surons.	Savons.	Colle en futailles ou caisses.	Pimens en sacs.	Biscuits en futailles.	Laines en suint	Verdet en sacs ou balles.	Chardons.
Cordages goudronnés.	Soies et Soieries	Cordages non goudronnés.	Peaux de cuirs tannés ou corroyés.	Café en vrac.	Noix de galle en sacs.	Viandes salées.	Gravures.
Cotons.	Soufre.	Cornes.	Poivre en vrac.	Chanvre et Lin.	Papiers en caisses.		Légumes.
Draps et autres étoffes de laine.	Suif.	Curcuma.	Quercitron.	Charbon de terre.	Pelleteries.		Livres.
Épices de toute espèce en futailles.	Thé.	Epices de toute espèce en sacs ou balles.	Riz en futailles.	Crins et Poils.	Potasse.		Poissons secs ou salés.
	Verdet en futailles.	Farine en barils.	Rocou.	Cuirs et Peaux en poil.	Perlasse.		Paille, foin sous tillac.
	Vif-argent.	Garance en futaille.	Sucres en futailles ou en caisses.	Cendres de varech, ou de tabac.	Riz en sacs.		Papiers en ball.
	Tissus et marchandises sèches non désignées.		Tabacs en futailles.	Drogueries non désignées.	Soude.		Râpure de corne.
					Sucre en sacs ou balles.		Sumac.
							Sparteries sous tillac.
							Tabacs en sacs ou balles.

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour cent.

Les franchise d'avaries déterminées ci-dessus ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée (1).

---

(1) ART. 13 DE L'ANCIENNE POLICE.

Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, sel, salaisons, viandes sèches dites Tasajo, *natron, plumes, tourteaux, liquides en bouteilles, glaces, verreries, porcelaines et autres objets fragiles ou sujets à la rouille, ainsi que les sparteries, pailles et foins chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garans du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux ; néanmoins les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de vingt pour cent dans le cas prévu par l'article 14 ci-dessous.*

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

(Le tableau des franchises diffère du tableau annexé à la nouvelle police en un point : l'ancienne formule ne stipule qu'une franchise de 10 0/0 sur les blés, tandis que la nouvelle les assimile aux *grains et graines*, sur lesquels elle exerce une retenue de 15 0/0.)

En cas d'avaries particulières sur des objets non désignés dans le présent article, les quotités de franchises sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

441. Notre article correspond à l'article 20 de la police parisienne, et, sauf quelques différences qui vont être relevées, les clauses qu'il contient ont le même but, et produisent le même effet; aussi pouvons-nous, d'ores et déjà, renvoyer le lecteur aux nos 351, 352, 354, 355, 356 et 357, pages 201 et suivantes du présent volume.

442. Nous n'avons point à nous arrêter sur les différences que l'on peut relever entre la liste des marchandises que la police de Paris et celle de Marseille déclarent franches d'avaries particulières; ces différences, on le comprend aisément, tiennent aux habitudes et aux pratiques commerciales de chaque place. C'est aux assurés à étudier les avantages que l'une ou l'autre police peuvent leur offrir, selon la nature des objets qu'ils veulent faire couvrir.

443. La police de Marseille comprend, dans les risques dont elle stipule la franchise, au profit des assureurs, *le coulage des liquides, y compris les mélasses*, et *la mort des animaux*. Il est bien entendu que cette clause s'applique au coulage *extraordinaire*, et à la mort des animaux survenue par fortune de mer. En effet, les assureurs n'ont besoin d'aucune stipulation pour s'affranchir, soit du coulage ordinaire des liquides, soit des risques de mort que le seul fait de l'embarquement peut occasionner aux animaux. Il est constant que ces deux sortes de risques rentrent dans la classe des *vices propres*, dont le droit commun et l'article 2 de la police déchargent également les assu-

reurs. Les assureurs ne répondent des uns et des autre que lorsqu'ils ont pour cause certaine et directe un cas fortuit et maritime (1).

444. Plus prévoyante que la police de Paris, qui, dans son article 20, déclare certaines marchandises franches d'avaries particulières, sans s'occuper de l'effet que pourra produire sur cette clause la survenance d'un cas donnant lieu au délaissement, la police de Marseille a soin d'expliquer que, dans ce cas, les franchises de toute avarie stipulées par notre article se convertiront en une retenue de vingt pour cent.

445. L'article correspondant de l'ancienne formule de Marseille dispose, on l'aura déjà remarqué, que la quotité de franchise pour avaries particulières, sur les objets non désignés par lui, se déterminera par analogie. C'était ouvrir une large porte aux difficultés et à l'arbitraire des décisions. Les rédacteurs de la police nouvelle ont sagement fait de stipuler, à forfait, à l'exemple de la police parisienne, une retenue fixe de cinq pour cent sur ces objets.

---

(1) Émérigon, t. Ier, p. 389 et suiv.; Pothier, p. 105; Valin, sous l'article 31 du titre des assurances; Pardessus, t. III, p. 274. Voir aussi sur la clause : *franc d'avarie sur marchandises sujettes à la rouille*, un arrêt de Bordeaux, du 15 décembre 1828; *Journal du Palais*, t. XXII, p. 461; sur la clause *franc de coulage*, un jugement du tribunal de Marseille, du 9 mars 1829; *Journal de Marseille*, 10e année, p. 129.

446. Notre nouvelle police termine l'article par un paragraphe qui manque entièrement dans l'ancienne, et qui stipule, à peu près dans les mêmes termes que l'article 21 de la police de Paris, que les franchises déterminées par l'article ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles, les avaries particulières qui se composent de frais ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, devant se rembourser sous la simple retenue d'un pour cent de la somme assurée. (Voir t. II, n° 361.)

Article 13 (1).

Lorsque, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, l'assuré, profitant des dispositions de l'article 409 du Code de commerce, exercera l'action d'avaries, l'assureur jouira des franchises ou retenues partielles stipulées dans l'article ci-dessus.

447. La police de Marseille n'apportant aucune autre dérogation aux dispositions par lesquelles le Code autorise le délaissement, que l'abréviation des délais après lesquels le délaissement pour défaut de nouvelles est permis, et l'exclusion des risques de guerre, les parties, qui traitent sous son empire, demeurent soumises au droit commun, pour tout ce qui concerne la naissance, l'exercice et l'effet de l'action en délais-

(1) Cet article est le quatorzième de l'ancienne police.

sement. Nons en avons brièvement exposé les règles, t. II, nos 253, 254, 255, 256, 257. Nous pouvons y renvoyer le lecteur.

448. Notre article stipule clairement que toutes les fois que l'assuré, profitant de l'option accordée par l'article 409 du Code de commerce, voudra, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, exercer l'action d'avarie, l'assureur jouira néanmoins des franchises partielles fixées par l'article 12. Par là se trouve nettement tranchée une question, décidée, au surplus, dans le même sens, par la jurisprudence, savoir, si la clause *franc d'avarie particulière* enlève ou laisse à l'assuré l'option que le droit commun lui donne par l'article 409 du Code, entre l'action en délaissement et l'action d'avarie. (Voir t. II, nos 358 et 359.)

Non seulement notre article décide expressément la question dans le sens de l'affirmative, mais le soin même avec lequel il stipule que, dans le cas où l'assuré choisit l'action d'avarie en vertu de l'article 409 dn Code, il subira les retenues partielles convenues dans l'article 12 de la police, indique assez qu'à défaut de cette stipulation, et sons l'empire des règles communes, il pourrait, dans les cas prévus par l'article 369, exercer l'action d'avarie, sans snbir ancune retenue, quelles qne fussent d'ailleurs les franchises d'avaries particulières stipulées par la police.

(Voir aussi, sur les différens cas de délaissement, t. Ier, nos 156, 191, 192, 193, 196, 199, et t. II, nos 265, 266, 268, 269, 270, 271, 272, 276, 282, 284, 285, 286, 287, 288.)

Article 14 [1].

Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs. Toute fraction de série sera jointe à la série précédente, et en augmentera la valeur. Néanmoins toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises et pour chaque pour-compte dûment justifié, chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries [2].

449. Voici un article qui mérite une attention toute particulière, car, en même temps qu'il doit servir à prévenir la plupart des difficultés que peut soulever la matière si épineuse du premier et du dernier ressort, il offre aux assurés des chances infiniment favorables.

450. Nous avons déjà parlé, t. II, n° 360, des assurances par *séries;* nous en avons expliqué le but et le mécanisme; il serait inutile de répéter ici les ré-

(1) Cet article est le quinzième de l'ancienne police.
(2) Ces derniers mots manquent sur l'ancienne police.

flexions que nous fîmes alors. On s'aperçoit, en lisant notre article, que la police de Marseille a fait de ce mode d'assurance une clause ordinaire, et, pour ainsi dire, de droit commun.

C'est avec raison et prudence qu'en prévision d'une difficulté qui se présente souvent, l'article, après avoir stipulé qu'il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs, ajoute que toute fraction de série sera jointe à la série précédente, dont elle augmentera la valeur.

Mais il peut arriver, principalement quand les assurances sont faites par commissionnaires, qu'une même personne fasse assurer sur une même police, par séries de numéros et de lettres, des marchandises d'espèces diverses, ou même d'espèces semblables, mais pour compte de divers.

On n'appliquera point dans ce cas la règle qui vient d'être tracée par notre article; on ne pourra compléter une série commencée et interrompue, au moyen de marchandises d'une autre espèce, ou appartenant à un autre propriétaire. « Chaque espèce de marchandise, chaque pour compte et chaque série, comme le dit énergiquement la police, formera toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries. »

Il résulte aussi de cette stipulation que l'assuré, intéressé, comme nous l'avons dit plus haut, n° 360, à diviser le plus possible ses risques, parce que plus le capital assuré sur lequel se calculent les franchises d'avaries est petit, moins la retenue exercée

par l'assureur est forte, se trouvera, naturellement, et sans convention spéciale, avoir son capital, divisé non seulement par séries, mais encore par espèce de marchandise.

Enfin, lorsqu'il y aura lieu d'appeler d'un jugement rendu sur contestation survenue entre assureur et assuré, la question de premier et de dernier ressort sera facile à résoudre : on ne pourra jamais soutenir que le chiffre total des diverses assurances portées sur la même police doive être pris en considération pour déterminer le droit d'appel. Quel que soit le nombre des assurés, et quand même chacun d'eux se plaindrait d'un grief pareil, et s'appuierait sur les mêmes raisons de fait et de droit, notre article a tranché d'avance toute difficulté : chaque série, chaque pour-compte, chaque espèce de marchandise, forme un capital distinct et séparé, dont le chiffre seul est à consulter pour savoir si l'appel est ou non recevable.

Au reste, nous avons abordé et décidé, dans le même sens, ces questions importantes, t. II, nos 320, 365 et 366. Notre article, à notre avis du moins, ne déroge donc point aux règles du droit commun ; mais il les éclaircit, et les formule en termes qui ne permettent plus la controverse, et c'est beaucoup.

Article 15 (1).

Les sommes souscrites par chaque assu-

---

(1) Cet article est le seizième de l'ancienne police.

reur sont la limite de ses engagemens, et il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

451. La rédaction de cet article est presque textuellement conforme à celle de l'article 22 de la police de Paris; nous devons nous référer au commentaire donné t. II, n°s 362, 363, 365.

ARTICLE 16 (1).

En cas de sinistre, ou perte des objets assurés, chaque assureur paiera à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sous l'escompte de trois pour cent, la somme ou les sommes par lui assurées, et ce, un mois après la signification du sinistre ou perte, ou après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés; les avaries seront payées comptant après réglement.

452. Cet article répond à l'article 24 de la police de Paris; il prévoit trois hypothèses:

1° Le cas où l'assuré poursuit, par l'action d'avarie, l'indemnité d'un sinistre majeur ou d'une perte;

2° Le cas où l'assuré poursuit la même indemnité par l'action en délaissement;

---

(1) Cet article est le dix-septième de l'ancienne police.

3° Le cas où la chose assurée, frappée par un sinistre mineur, n'a subi que de simples avaries, grosses ou particulières.

453. Au premier cas, il est stipulé que le paiement de la somme assurée sera dû, sous l'escompte de trois pour cent de cette somme, à l'assuré ou au porteur de la police, un mois après la signification du sinistre ou de la perte.

Cette clause prévient toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu la prétention des assureurs de discuter la qualité en laquelle l'assuré aurait fait faire l'assurance, difficultés dont nous avons déjà parlé, t. II, n° 378 et suivans. Mais il doit être entendu que ce n'est point seulement le fait du sinistre ou de la perte qui doit être, au préalable, signifié à l'assureur; ce sont, en outre, toutes les pièces justificatives du chargement, de la valeur et de la perte, comme nous l'avons expliqué sous l'article 24 de la formule parisienne, article dont la rédaction nette et précise nous paraît préférable, du reste, à celle qui nous occupe.

454. Si l'assuré poursuit le remboursement d'un sinistre majeur ou d'une perte, par l'action en délaissement, notre article le renvoie simplement aux formes prescrites par le Code (articles 373, 374, 384, 385 et 386); la seule dérogation faite au droit commun concerne l'abréviation du délai de trois mois indiqué par l'article 382; sous l'empire de notre police la somme assurée est exigible un mois seulement après le délaissement signifié.

Que l'assuré poursuive par l'action d'avarie ou par la voie d'abandon le paiement d'une perte, notre article oblige l'assureur, s'il profite du délai d'un mois qui lui est accordé, à subir au profit de l'assuré un escompte de trois pour cent de la somme assurée. C'est là encore, au moins quand il y a délaissement, une dérogation au droit commun, toute en faveur des assurés, car, aux termes de l'article 382 du Code de commerce, l'assureur n'est tenu de payer le montant de la somme assurée que trois mois après la signification du délaissement, sans avoir par conséquent aucun escompte à subir.

455. La disposition relative au troisième des cas prévus par la police n'exige aucune explication; les avaries sont payées comptant et *sans escompte*, puisque l'article n'en contient point la stipulation, aussitôt après réglement. Quant au réglement lui-même, il doit être fait aussitôt que l'assuré est en mesure de produire toutes les pièces nécessaires.

(Voir t. II, nos 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385.)

ARTICLE 17 (1).

Tous avis, communications, détails de chargement, réclamations quelconques, doivent être adressées, avec les pièces néces-

(1) Cet article manque dans l'ancienne police.

saires, au gérant de la Réunion, par l'entremise duquel les réponses des assureurs, quels qu'ils soient, seront données.

Toutes significations, notifications, citations, ou tous autres actes judiciaires seront faits en un seul acte pour tous les assureurs, à la personne du gérant de la Réunion.

456. Les stipulations de cet article ont pour but d'économiser des frais, d'épargner le temps, et de simplifier les rapports entre les assureurs et les assurés; leur précision et leur clarté nous dispensent de tout commentaire. Il est à noter qu'elles lient, par leur généralité, même les assureurs étrangers à la Réunion, qui se seraient joints au gérant, pour signer, en leur propre et privé nom, une assurance quelconque sur la même police.

ARTICLE 18 (1).

Les assureurs ne faisant pas partie de la Réunion des Négocians-Assureurs qui souscriront une assurance sur la présente police, sont soumis à l'article ci-dessus, et déclarent, en outre, laisser le gérant de la Réunion entièrement chargé de faire établir les

(1) Cet article ne se trouve point dans l'ancienne police.

réglemens des pertes et avaries, de recouvrer, liquider, et répartir les sauvetages, le tout soit judiciairement, soit à l'amiable, s'obligeant et promettant de s'y conformer ; le seul fait de leur signature sur la présente police les assimilant, quant à ce, en tout et pour tout, à un membre de la Réunion.

457. Cet article, qui ne demande pas plus de commentaire que l'article précédent, a pour effet de forcer les assureurs étrangers à la Réunion, qui voudraient achever de couvrir un risque que la Réunion aurait déjà couvert partiellement, à charger le gérant de les représenter, au même titre, et avec les mêmes pouvoirs que ceux qui lui sont conférés par la Réunion elle-même.

Bien entendu que cette obligation est imposée aux assureurs étrangers par l'assuré lui-même, et non par la Réunion, qui ne traite en aucune manière avec eux ; mais la clause qui nous occupe ne pouvant évidemment recevoir d'application que lorsque la convention d'assurance est déjà formée entre l'assuré d'une part et le gérant de la Réunion de l'autre, on comprend que l'assuré avec lequel la Réunion ne traite que sous cette condition expresse, puisse, à son tour, l'imposer aux assureurs étrangers qui se chargent de son découvert.

ARTICLE 19 [1].

Les primes seront payables en billets, ou comptant, sous escompte. Ces billets ne seront pas négociables; ils seront au profit et non à l'ordre de la Réunion des Négocians-Assureurs.

458. Point de difficultés possibles sur la double clause contenue dans cet article. Il donne à l'assuré la faculté ou de régler la prime en billets, dont l'échéance varie suivant l'usage et selon la durée probable des risqnes, ou de la payer comptant, sous escompte. Il ajoute que ces billets ne seront pas négociables, disposition sanctionnée par la teneur des effets qui doivent être souscrits, au profit, et non à l'ordre de la Réunion.

459. Avant l'introduction de cette clause dans les polices de Marseille, l'usage constant de cette place était de stipuler que la prime serait payable à la cessation des risques. Néanmoins, et malgré cette stipulation, les primes ne se payaient guère que dix-huit mois ou deux ans après la signature de l'assurance. Sous l'empire de notre article, toutes les primes se paient comptant, sous un escompte de 5 p. %, ou, à défaut, en billets que l'on souscrit à dix mois pour toutes les assurances, excepté pour les voyages au-

---

(1) L'article 18 de l'ancienne police dit : *Les primes seront payables après la cessation des risques, ou comptant sous escompte.*

delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans lesquels les billets se font à un an de date.

Nous renvoyons, au surplus, le lecteur aux nos 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153 du t. Ier, et au n° 404 du tome II, dans lesquels nous avons examiné plusieurs des difficultés auxquelles peut donner lieu, soit le taux, soit le paiement de la prime.

Article 20 (1).

Toute annullation de risque et tout ristourne excédant cinquante pour cent de la somme assurée, sera soumis à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée en faveur des assureurs. Ce droit sera perçu au moment de la restitution ou réduction du billet ou de la prime (2).

460. Il y a ristourne, soit de l'assurance sur corps, soit de l'assurance sur facultés, par l'abandon du voyage avant qu'il soit commencé, par la rupture du voyage après qu'il est commencé.

Il y a ristourne de l'assurance sur facultés, quand la quantité ou la valeur des marchandises chargées se trouve moindre que les valeurs et quantités énoncées dans la police.

---

(1) Cet article correspond à l'article 19 de l'ancienne police.

(2) L'ancienne police dit : *Au moment de l'admission du ristourne par les assureurs.*

Il y a *annullation de risques* lorsqu'une assurance étant faite, par exemple, avec stipulation d'escales ou de transbordement, l'assuré renonce plus tard à cette faculté, et demande, en conséquence, à l'assureur une diminution de prime, proportionnée à la diminution des risques dont elle était le prix.

Ce dernier cas n'est point expressément prévu par la loi; mais les articles 349, 351, 356, 358, 359 du Code de commerce ont réglé tous les autres.

Nous avons donné, sur ces diverses dispositions de la loi, quelques explications inutiles à reproduire. Voir tome Ier, nos 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 131, 132, 133, 134, 135; t. II, n° 376.

Nous nous bornerons à rappeler que dans le cas de changement ou de rupture du voyage, avant le commencement des risques, l'article 349 du Code de commerce accorde à l'assureur un droit de ristourne de 1/2 p. %; que dans le cas de rupture ou de changement de voyage, après le commencement des risques, la prime tout entière demeure acquise, malgré l'annullation du contrat; enfin, que dans le cas de ristourne proportionnel, pour défaut partiel d'objet ou de valeur en risque, l'assureur, en échange de la portion de prime correspondante à l'excédant de chargement ou de valeur, perçoit une indemnité de 1/2 p. % sur cet excédant.

461. Notre article déroge évidemment au droit commun; mais comment et dans quelles limites?

Nous croyons d'abord qu'il ne déroge en rien aux

dispositions de l'article 354 du Code, c'est-à-dire que lorsqu'il y a rupture ou changement de voyage après le commencement des risques, la totalité de la prime demeure acquise aux assureurs. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait une stipulation expresse et formelle, dont il est impossible de trouver la trace dans notre police.

La clause qui nous occupe n'a évidemment qu'un but ; elle substitue, au droit de ristourne de demi pour cent sur la somme ristournée, établi par le Code, dans les cas énumérés plus haut, un droit du cinquième de la prime, quand le ristourne excède cinquante pour cent de la somme assurée. Tant que le ristourne est inférieur à ce chiffre, l'assureur perçoit la quotité fixée par la loi commune ; mais au delà il ne peut exiger que le cinquième de la prime. Ce droit, au taux le plus ordinaire des primes, sera plus faible que le demi pour cent ; mais il pourrait devenir plus fort, si la prime était consentie à un taux plus élevé ; si par exemple elle atteignait le chiffre de trois pour cent de la somme assurée.

462. L'ancienne police portait que le droit de ristourne devait être payé au moment de l'admission du ristourne par les assureurs. Cette disposition pouvait donner lieu à quelques difficultés : il semblait que l'assureur, quoiqu'il fût déjà nanti, soit de la prime, soit des billets de prime, était néanmoins en droit d'exiger le paiement du droit de ristourne, avant de réduire le billet, ou de restituer la prime. La police nouvelle rend impossible toute chicane de cette espèce.

Article 21 (1).

En cas de perte ou avarie, les assureurs pourront donner en paiement les billets de prime échus ou non échus, dus par le porteur de la police ; ces billets seront reçus pour comptant.

463. La compensation ne peut s'opérer de plein droit qu'entre choses également exigibles ; notre article a pour but de faire qu'elle puisse s'établir entre les billets de prime, quelle que soit leur échéance, et les sommes dues par l'assureur à l'assuré.

(Voir t. II, n° 386.)

Article 22 (2).

Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

464. Voir t. II, nos 392 et 393, notre commentaire sur l'article 28 de la police de Paris, conforme en tout au présent article.

---

(1) Cet article ne se trouve point dans l'ancienne formule, qui stipule la prime payable après la cessation des risques.

(2) Cet article est le vingtième de l'ancienne police.

ARTICLE 23 (1).

La présente police est faite (2) et consentie pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure.

Les assureurs déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

465. Le premier paragraphe de cet article est conforme à l'article 29 de la police parisienne, et, malgré l'absence des mots *consentie* et *réciproquement*, qui se trouvent de plus dans notre texte ; malgré l'omission dans notre article des mots : *sur bonnes ou mauvaises nouvelles*, les deux rédactions ont exactement le même sens. Nous renverrons donc le lecteur au commentaire que nous avons donné, t. II, n[os] 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400 et 401.

466. Le deuxième paragraphe convertit en une clause ordinaire une stipulation omise par la formule parisienne, et dont nous avons assez longuement expliqué le but et fait comprendre l'utilité, t. I[er], n[os] 115 et 116.

On appelle *escompte* la déduction faite au profit de celui qui paie une dette à terme, avant l'échéance.

---

(1) Cet article est le vingt et unième de l'ancienne police.

(2) L'ancienne police omet le mot : *consentie*, et ajoute : *sur bonnes ou mauvaises nouvelles*.

L'escompte dont notre article stipule l'assurance est celui sous lequel se paie quelquefois la prime, aux termes de l'article 19. Cet escompte n'est pas une diminution réelle de la prime, puisque l'assuré qui la paie plus tôt qu'il n'y est obligé, perd l'intérêt de son argent pendant le délai auquel il renonce ; il était donc équitable et en même temps prudent, pour prévenir toute difficulté, de stipuler expressément que la prime serait assurée en totalité, malgré l'escompte sous lequel l'assuré a consenti à la payer.

AUX CONVENTIONS GÉNÉRALES QUI PRÉCÈDENT ET A CELLES PARTICULIÈRES CI-APRÈS CONVENUES PAR L'ENTREMISE DE M.....

467. Le blanc qui suit ces mots est destiné à recevoir le nom du courtier. Voir t. Ier, nos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, les développemens dans lesquels nous sommes entré, soit sur les fonctions des courtiers, soit en général sur l'essence, la nature et la forme externe ou interne du contrat d'assurance.

MOYENNANT LA PRIME DE....... PAYABLE.......

468. Les blancs qui suivent ces mots sont destinés à recevoir l'indication du taux de la prime, la ma-

nière dont elle est réglée, et l'époque à laquelle elle est stipulée payable.

Nous avons, t. Ier, n°s 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, expliqué ce qu'est la prime, et parcouru quelques-unes des difficultés auxquelles peut donner lieu son mode de fixation et de paiement.

LES ASSUREURS SOUSSIGNÉS ASSURENT RESPECTIVEMENT, ET SANS SOLIDARITÉ ENTRE EUX, POUR LES SOMMES DÉSIGNÉES PAR CHACUN D'EUX (1), ET DANS LA PROPORTION INDIQUÉE EN TÊTE DE LA PRÉSENTE POLICE, POUR CELLES ASSURÉES PAR LE GÉRANT DE LA RÉUNION, LEUR PROCUREUR FONDÉ.....

469. Voir t. II, n°s 364 et 365, ce que nous avons dit de la solidarité, et t. Ier, n°s 108, 109, nos explications sur la différence qui existe entre la *somme souscrite et la somme assurée.*

A M^r^.........

470. C'est après ces mots que l'on place le *pour compte*. On peut voir, t. II, n°s 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, l'examen des questions principales qui se rattachent à la manière dont cette énonciation est le plus habituellement faite.

---

(1) Les mots qui suivent manquent dans l'ancienne police.

FIN DU COMMENTAIRE SUR LA POLICE DE MARSEILLE.

POLICE
D'ASSURANCE MARITIME
DE LA PLACE DU HAVRE.

M.............
COURTIER.

NAVIRE	ASSURANCE DE................ F. A 0/0 F.
CAPITAINE	COURTAGE 1/10 0/0 F.
DESTINÉ	POLICE, TIMBRE DU REGISTRE. 1 25
COTE X N°	

471. Il est facile de comprendre quelles indications doivent recevoir les blancs laissés après chacun des mots imprimés en petites capitales en tête de la police. Nous allons donner, ou, plutôt, rappeler, sous chacun de ces mots, pris pour rubrique, les explications que nous avons déjà fournies sur les mêmes matières, dans notre commentaire de la police de Paris.

M..............., COURTIER.

472. On trouvera, t. Ier, nos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47,

48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, nos observations sur les fonctions des courtiers, et, plus généralement, sur la nature, l'essence, l'objet, la forme interne et externe du contrat d'assurance.

473. Navire. — Voir, t. Ier, nos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, le commentaire placé sous la même rubrique.

474. Capitaine. — Voir t. Ier, nos 76, 77.

475. Destiné. — Le blanc qui suit ce mot doit recevoir l'indication du *voyage assuré*.

On trouvera, t. Ier, nos 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, sous la rubrique voyage, des explications inutiles à répéter ici.

476. Assurance de...... a....... 0/0. — On doit énoncer après ces mots le chiffre de la *somme assurée*, et le taux de la prime convenue. Nous avons donné, t. 1er, n° 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118; 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, les développemens qui doivent se placer sous cette rubrique.

477. Courtage. — Police, timbre du registre, cote n°..... — Nous n'avons ici, on le comprend aisément, aucune explication à fournir.

Nous, soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls et risques, de vous M
les sommes que chacun de nous

aura souscrites aux clauses et conditions suivantes.

478. Le blanc placé après ces mots : *de vous*, est destiné à recevoir l'indication du *pour compte*, c'est-à-dire du nom de l'assuré, et de la qualité en laquelle il agit.

Nous avons traité, t. II, nos 405 et suivans, jusques et y compris le no 412, les principales questions auxquelles peuvent donner naissance les différens modes d'énoncer le *pour compte*; nous devons y renvoyer nos lecteurs.

Article premier.

Sont à nos risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changemens forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, tous arrêts et captures de pirates, baraterie de patron, et généralement tous autres accidens et fortunes de mer.

479. Ce premier article est en tout conforme à l'article correspondant de la police parisienne; on y retrouve même la négligence de rédaction que nous avons relevée dans celle-ci : au lieu de la conjonctive *et*, qui semblerait faire du changement simultané de voyage et de vaisseau la condition de l'obligation prise par les assureurs, il faut lire la disjonctive *ou*, et décider,

sans difficulté, que le simple changement de vaisseau engage la responsabilité de l'assureur, aussi bien que le simple changement de voyage.

La seule différence entre les deux polices consiste dans la substitution des mots : *arrêts ou captures de pirates*, que notre article met à la place des termes plus généraux de la police de Paris, qui dit : *captures ou molestations*. Cette dernière clause est plus étendue que la première ; *l'arrêt* est évidemment une *molestation*, et il est beaucoup de *molestations* qui ne sont *ni arrêt ni prise*. Peu importe néanmoins cette différence de rédaction, puisque l'énumération des risques n'est limitative ni dans l'une ni dans l'autre police, et qu'elles déclarent toutes deux mettre à la charge des assureurs *tous accidens et fortunes de mer*.

(Voir t. Ier, nos 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182.)

Art. 2.

Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, captures, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernemens reconnus ou non reconnus du gouvernement français ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront

par vice propre de la chose; 3° les captures, confiscations, et événemens quelconques provenant de contrebande ou de commerce clandestin, de la baraterie de patron, seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix.

480. Le premier paragraphe de notre article correspond à l'article 2 de la police parisienne; il divise en deux catégories distinctes les risques maritimes : risques de paix, dont répondent les assureurs; risques de guerre, qui ne peuvent être mis à leur charge que par une dérogation expresse à la police.

Bien que le premier paragraphe de notre article ne termine point l'énumération des risques de guerre par cette clause : *et généralement de tous accidens et fortunes de guerre*, il n'en faut pas conclure que la liste, donnée par lui, des risques de guerre dont il décharge les assureurs, soit *limitative*; tout au contraire, car il a pour but formel de déroger au Code, qui met à la charge des assureurs tous risques quelconques de guerre, et, d'ailleurs, l'expression *risque de guerre* embrasse d'une manière générale tous les risques quelconques de cette nature.

L'addition des mots : *du gouvernement français*, après ceux-ci : *arrêts de princes et molestations quelconques de tous gouvernemens reconnus ou non reconnus*, est inu-

tile; car la restriction que l'article semble exprimer n'est qu'apparente. Tout gouvernement, en effet, est nécessairement ou reconnu ou non reconnu du gouvernement français, et la clause ainsi modifiée n'est ni plus ni moins étendue que la stipulation correspondante de la police de Paris, qui n'ajoute point ces mots. Nous en dirons autant de l'omission faite par notre article, après les mots : *tous gouvernemens*, de ceux-ci : *amis ou ennemis*; la stipulation qui porte simplement : *molestations de tout gouvernement*, suffit, et doit avoir autant d'effet que si les mots dont il s'agit étaient ajoutés.

(Voir, t. Ier, nos 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, notre commentaire sur l'article 2 de la police parisienne.)

481. Le second paragraphe de notre article répond au premier paragraphe de l'art. 3 de la police de Paris.

L'énumération qu'il contient des principaux dommages qui peuvent survenir par vice propre n'est point limitative, bien entendu, et tout dommage provenant de vice propre demeure, sous son empire, comme sous l'empire de la loi commune, à la charge des assurés.

(Voir, t. Ier, nos 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, nos explications sur le premier paragraphe de l'article 3 de la police de Paris.)

482. Le troisième paragraphe de notre article correspond au deuxième paragraphe de l'article 3 de la police bordelaise. Comme elle, il exclut, des risques à

la charge des assureurs, tout dommage provenant de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin; comme elle il modifie la clause de l'article premier, qui charge l'assureur de la baraterie de patron, en la restreignant au cas où cette baraterie est commise envers d'autres que les armateurs, les propriétaires du navire ou leurs ayant-droit, à moins que le capitaine ne soit pas de leur choix, circonstance qui rend ceux-ci recevables, comme les tiers chargeurs, à réclamer des assureurs l'indemnité de la baraterie.

(Voir t. Ier, nos 221, 222, 223.)

Article 3.

Les avaries particulières sur marchandises ne provenant que de frais et toutes avaries grosses seront remboursées, pour les voyages au long cours, sous la retenue d'un pour cent, et de deux pour cent pour les voyages au petit et au grand cabotage, sur les valeurs assurées.

483. Cet article correspond aux articles 14 et 21 de la police parisienne, dont il s'écarte, cependant, en plusieurs points importans.

Il dispose d'abord, par dérogation à l'article 408 du Code de commerce, que les avaries particulières sur marchandises *provenant de frais*, et toutes avaries grosses, seront remboursées sous une retenue de un pour cent pour les voyages au long cours, de

deux pour cent pour les voyages au grand et au petit cabotage ; il exprime , ensuite, stipulation fort importante, que cette retenue se calculera sur la valeur assurée.

(Voir, t. II, nos 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, une portion du commentaire donné sous l'article 14 de la police parisienne.)

Article 4.

Dans le cas d'avaries particulières sur les navires, nous ne paierons que l'excédant de trois pour cent de la valeur assurée.

484. L'article 3 de notre police établit la quotité des retenues sous lesquelles se paient 1° toutes les avaries grosses; 2° les avaries particulières sur facultés, provenant de frais.

Nous trouverons plus bas, dans l'article 7, le taux des retenues sous lesquelles se remboursent les avaries particulières *matérielles* sur marchandises.

L'article actuel fixe la quotité de la franchise sous laquelle l'assureur s'oblige à payer les avaries particulières sur corps, *matérielles ou non*. Ses dispositions sont conformes à celles de l'article 15 de la police parisienne.

(Voir t. II, nos 318, 319, 320.)

Article 5.

Les avaries grosses et les avaries parti-

culières seront toujours réglées séparément; et, en ce qui concerne les corps de navires, les réglemens d'avaries se feront séparément par chaque voyage d'aller et de retour; chaque escale étant réputée voyage, lorsqu'elle aura été faite pour laisser ou prendre la totalité ou majeure partie du chargement.

485. Cet article correspond aux articles 14 et 16 de la police de Paris; mais il en diffère en trois points fort importans.

Après avoir stipulé, comme l'article 14 de la formule parisienne, la non cumulation des avaries grosses et des avaries particulières, notre article ajoute, qu'en ce qui concerne seulement les corps de navire, les réglemens d'avaries, soit grosses, soit particulières, se feront *toujours* séparément, par chaque voyage de retour et d'aller, tandis que l'article 16 de la police de Paris ne stipule le réglement par voyage séparé, que dans le cas d'assurance à prime liée ou à terme; mais, et la différence est importante, cette police stipule ce réglement séparé, pour toute espèce d'avarie, soit sur corps, soit sur facultés.

486. Enfin, à la différence de la police parisienne, dont l'article 16 porte que, dans les réglemens par voyage séparé, le voyage sera déterminé suivant les règles générales par elle précédemment posées, notre article dispose que toute escale faite pour prendre ou

laisser la totalité ou la majeure partie du chargement comptera pour un voyage distinct.

(Voir t. II, nos 313, 321, 322, 323, 324.)

Article 6.

Dans les réglemens d'avaries grosses ou particulières sur corps, ne seront admis que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, pendant la durée de nos risques; et tous les remplacemens, fournitures et main-d'œuvre à notre charge, supporteront un tiers de rabais sur le coût justifié au lieu où auront été faites les réparations, pour compenser la différence du neuf à l'usé; cette réduction ne sera que d'un cinquième pour les corps de navires dont la valeur agréée ressortirait à 300 fr. du tonneau de jauge; dans tous les cas, elle ne sera que de quinze pour cent sur les ancres et chaînes-câbles en fer. Les vivres et gages des équipages vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine, ne sont pas à notre charge. En cas de réglement d'avaries grosses, si l'objet assuré est estimé au-delà de la valeur fixée par la police, l'excédant sera considéré comme un découvert,

et l'assuré supportera sa part proportionnelle de la contribution.

Les primes des emprunts à la grosse, faits pour couvrir les frais de réparations et autres dépenses faites en cours de voyage, ne seront à notre charge que jusqu'au lieu du reste fixé par la police, et seront supportées par les assureurs et par les assurés, dans la proportion incombant à chacun d'eux pour leur part dans les dépenses.

487. Le premier paragraphe de notre article contient exactement, sur les déductions stipulées pour différence du vieux au neuf, les mêmes dispositions que le premier et le second paragraphes de l'article 18 de la police de Paris; seulement, notre article abaisse cette déduction au cinquième de la valeur assurée, quand elle s'exerce sur les corps de navires dont la valeur agréée ressort à 300 fr. le tonneau de jauge, et, à la différence de la police parisienne, qui ne soumet les ancres à aucune déduction à raison de la différence du vieux au neuf, notre police les classe dans la même catégorie que les chaînes-câbles en fer, qui supportent une réduction de quinze pour cent.

(Voir t. II, nos 332, 333, 334, 335, 336.)

488. La troisième clause de l'article correspond au troisième paragraphe de l'art. 18 de la police de Paris; mais elle fait cependant, aux articles 400 et 403 du Code de commerce, une dérogation moins considérable.

La police parisienne décharge formellement les assureurs sur facultés et sur corps de l'obligation de payer aucune indemnité pour frais de vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations faites au navire, soit à titre d'avaries grosses, soit à titre d'avaries particulières ; notre article réduit expressément cette franchise au cas d'assurance sur corps.

Nous retrouvons, enfin, dans la même clause, la franchise de tous frais de quarantaine, écrite par les assureurs parisiens à la fin de l'article 3 de leur formule.

(Voir t. II, nos 337, 338 ; t. Ier, no 224.)

489. Nous avons exposé, sous l'art. 14 de la police parisienne, les difficultés auxquelles peut donner lieu, entre l'assureur et l'assuré, le remboursement des avaries grosses. Après avoir rappelé que l'ancienne jurisprudence décidait, en général, que le chiffre de l'indemnité due par l'assureur se trouvait fixé par le chiffre même de la part contributoire de l'assuré dans l'avarie grosse, nous avons développé et embrassé l'opinion plus moderne qui, sans tenir compte de la somme effective dont l'assuré contribue au réglement de l'avarie grosse, oblige, dans tous les cas, l'assureur à lui payer une indemnité, proportionnelle à sa quote-part contributive, mais invariablement calculée sur la valeur assurée.

La quatrième clause de notre article consacre, en termes formels, cette décision, et en fait une stipulation expresse de la police ; car, stipuler que si l'objet assuré est estimé au-delà de la valeur fixée sur

la police, l'excédant sera considéré comme un découvert, pour lequel l'assuré devra supporter une part proportionnelle de contribution, c'est évidemment décider que, dans l'hypothèse inverse, où la chose assurée serait portée dans la contribution au-dessous de la valeur fixée par la police, l'assureur, sans égard au chiffre réel de la part contributive de l'assuré, devrait lui payer la perte, sur le pied de la valeur fixée par le contrat. Nous ne doutons point qu'il ne faille entendre ainsi la clause en question. Il serait toutefois à désirer qu'une rédaction plus claire vînt lever toute hésitation. (Voir t. II, n°° 307, 308, 309.)

490. Le dernier paragraphe de notre article répond à l'article 19 de la formule parisienne. La différence que l'on croirait découvrir, au premier abord, entre les deux textes, n'est qu'apparente. Si la police du Havre paraît mettre à la charge des assureurs, jusqu'au lieu de destination fixé dans la police, les primes des emprunts à la grosse contractés en cours de voyage, pour faire face à toute réparation et à toutes dépenses faites en cours de voyage, elle rentre exactement dans la solution de la police parisienne, en stipulant que ces primes seront supportées par les assureurs et par les assurés, dans la proportion incombant à chacun d'eux pour leur part dans ces dépenses. En effet, cela revient à dire que les primes des emprunts à la grosse, même jusqu'au lieu de destination, ne seront à la charge des assureurs que lorsque les dépenses et les réparations, en vue desquelles ces emprunts auront été contractés, seront des dépenses

extraordinaires, et de nature à se ranger dans la classe des fortunes de mer.

Toutefois, et la remarque est de quelque importance, notre article n'ajoute point, comme le fait la police de Paris, que *tous emprunts faits au lieu du reste demeurent étrangers aux assureurs*, et par là il laisse intacte la question de savoir si l'assureur répond ou non des emprunts à la grosse faits au lieu du reste, après la fin des risques, mais pour réparer des avaries survenues pendant le voyage.

Nous croyons, à vrai dire, que, malgré cette omission, la police du Havre a le même sens et doit produire le même effet que la police parisienne. En stipulant que les assureurs ne répondent, que jusqu'au lieu de la destination, de la prime des emprunts à la grosse contractés en cours de voyage pour les nécessités de l'expédition, cette police décide, à notre avis, à *fortiori*, bien que d'une manière implicite, qu'ils répondent encore moins des emprunts contractés dans ce lieu, après la fin du voyage et des risques, fût-ce pour les nécessités de ce voyage ; néanmoins il serait fort prudent et fort utile d'exprimer cette pensée avec une clarté suffisante.

(Voir t. IV, n°s 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350.)

Article 7.

Dans le cas d'avaries particulières sur les marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

3 P. 0/0 SUR LES	CINQ P. CENT SUR LES		DIX POUR CENT SUR LES			QUINZE P. CENT SUR LES	
Café en fûts.	Cacao en futailles.	Rocou en fûts.	Alizari.	Couperose.	Pelleteries.	Bimbeloterie.	Sel de soude.
Cire.	Café en sacs ou balles.	Sucres en fûts ou caisses.	Alun.	Crins et poils.	Thé.	Cacao en vrac.	Soies de porc.
Coton.	Cordages.	Tabac en futailles.	Amandes en futailles.	Cuirs et peaux	Poivre en vrac.	Chardons.	Sucre en pain, en vrac, et en boucauts.
Cornes.	Curcuma.		Anis.	Drogueries non désignées.	Poissons secs ou salés.	Gomme en vrac.	
Épices en fûts.	Colle en fûts.		Bouchons.	Écorce de chêne.	Potasse et perlasse.	Grains et grenail. en vrac.	
Farine en barils.	Épices en sacs.		Bleu d'azur.	Farine en sacs.	Salsepareille.	Gravures.	
Indigo.	Gomme en fûts ou caisses.		Biscuits en fûts	Fleur de soufre	Sucre en sacs ou balles.	Houblon en balles.	
Savon.	Laines lavées.		Cacao en sacs ou balles.	Garance en fûts.	Soufre brut.	Légumes secs.	
Soieries.	Légumes secs en futailles.		Cafés en vrac.	Gomme en sacs.	Sumac.	Livres.	
Suif.	Passementerie		Cendres de varech ou de tabac.	Grains en sacs.	Tabac en sacs ou balles.	Modes.	
Tissus de toute espèce.	Quercitron.		Chanvres et lin	Liquid. en fûts	Teintures non désignées.	Paniers.	
Verdet.	Quinquina.		Colle de poisson.	Noix de galle.		Papier en balles.	
	Riz en fûts.			Papiers en caisses.		Salpêtre.	

Les marchandises non comprises au tableau ci-dessus subiront les retenues convenues pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport quant à leur susceptibilité d'avarie.

491. Nous n'avons que deux remarques à faire sur cet article :

Les retenues qu'il spécifie ne s'appliquent qu'aux avaries purement *matérielles*, puisque l'article 3 de la police établit une franchise différente pour les avaries particulières sur facultés, quand elles proviennent de frais.

En stipulant que la retenue sur les marchandises non comprises dans le tableau sera déterminée par leur analogie avec les marchandises qu'on y a portées, notre article donnera souvent lieu à des difficultés qu'il faudra trancher par une expertise ; mieux eût valu, à l'exemple de la police parisienne, établir à forfait une quotité de franchise applicable à toute marchandise non désignée.

(Voir t. II, nos 351, 353.)

Article 8.

Sont francs d'avaries corporelles, et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les glaces, faïences, porcelaines, liquides en bouteilles, verreries, sel, fruits verts et secs, légumes

verts, fromages, parfumeries, plumes, et toutes les marchandises fragiles ou sujettes à la rouille; en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de quinze pour cent de la valeur assurée. La franchise de dix pour cent pour les liquides est indépendante du coulage ordinaire, fixé dès à présent à deux pour cent pour les voyages de petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, à dix pour cent pour les voyages au long-cours, en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze pour cent pour les voyages au-delà desdits caps.

492. Cet article, combiné avec les articles 10 et 18, que nous expliquerons plus tard, renferme les dérogations faites par notre police aux dispositions de l'article 369 du Code de commerce.

Tous les objets dont il contient l'énumération, et dont le caractère, il est facile d'en faire la remarque, est la fragilité ou la corruptibilité la plus grande, sont, à la fois, déclarés francs d'avaries corporelles, et, sauf les cas d'échouement et d'abordage, soustraits, par une clause expresse, à l'action en délaissement.

Toutefois, et la remarque est importante, l'article ne déroge point complètement à la disposition par laquelle l'article 409 du Code de commerce annulle,

dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, la clause franc d'avarie, écrite au contrat. Notre article stipule deux choses : 1° *franchise d'avaries corporelles ;* 2° *exclusion de l'action en délaissement*, sauf toutefois les cas d'abordage et d'échouement, pour les objets qu'il énumère. Il modifie, sans doute, l'article 409 du Code de commerce, en ce qu'il enlève à l'assuré, par la prohibition de délaisser les objets énumérés, l'option que le Code lui donne entre les deux actions; mais, néanmoins, l'annullation, dont l'article 409 frappe, en cas de sinistre majeur, la clause franc d'avarie, subsiste toujours, et l'assuré, que notre article, sauf échouement et abordage, prive, en cas de sinistre mineur, à la fois de l'action en avarie et de l'action en délaissement, recouvre certainement la première, quand il se trouve atteint par un sinistre majeur. Rien, en effet, dans notre police, ne déroge sur ce point à l'article 409 du Code.

En résumé, malgré la stipulation de non délaissement, qui se trouve de plus dans notre article que dans l'article 20 de la police parisienne, les deux articles ont le même sens; ni l'un ni l'autre n'enlève à l'assuré le droit, que lui réserve l'article 409 du Code de commerce, de réclamer par action d'avarie le paiement des dommages soufferts, même sur des objets déclarés francs d'avarie, quand ces dommages proviennent d'accidens auxquels la loi commune reconnaît la vertu d'ouvrir l'action en délaissement. (Voir t. II, n°s 351, 352, 358, 359.)

Mais que signifie cette clause : *En cas d'abordage*

ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de 15 0/0 *de la valeur assurée*? Nous croyons qu'elle correspond purement et simplement à cette autre incise du même article : *Sont francs d'avaries, et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a abordage ou échouement*, etc. Cela veut dire que la disposition générale par laquelle l'article soustrait, à l'action d'avarie et à l'action en délaissement, certains objets qu'il énumère, ne reçoit point d'application dans les cas d'abordage et d'échouement; dans ces deux cas, l'action d'avarie et l'action en délaissement s'exerceront librement, et selon les règles ordinaires, sauf toutefois une franchise de quinze pour cent, si la réparation du sinistre, abordage ou échouement avec bris, est poursuivie par la première de ces actions.

(Voir, sur la nature de l'action en délaissement, sur les cas de délaissement, et spécialement sur le cas d'échouement avec bris, t. II, n°s 253, 254, 255, 256, 257, 258, et t. Ier, n° 157. Voir aussi, sur l'abordage, t. Ier, n°s 158, 159, 160, 161, 162, 163.)

493. La franchise pour coulage ordinaire est fixée par notre article à un taux plus élevé que le taux déterminé par l'article 20 de la police de Paris, en ce qui concerne les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; mais le principe de la disposition, qui exprime que cette franchise est indépendante de celle de 10 p. 0/0 fixée pour les liquides en fûts, est le même dans les deux formules, et nous n'avons rien à ajouter au commentaire déjà donné, t. II, n°s 355, 356, 357.

ARTICLE 9.

Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur ce jour (1); chaque série forme un capital distinct et séparé.

494. Nous avons regretté, en étudiant la police de Paris, l'absence d'une disposition analogue à la clause contenue dans cet article. C'est assez dire combien nous louons les assureurs du Havre de l'avoir introduite dans leur formule. Nous en avons expliqué, t. II, n° 360, le but, la portée et l'effet.

ARTICLE 10.

En aucun cas (sauf celui prévu par l'*article* 394 du Code de commerce), le délaissement des facultés ne pourra nous être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration au moins des trois quarts (frais non compris). Après un sinistre quelconque, et si les réparations peuvent être faites, l'assuré sera tenu de régler en avarie pour le corps du navire, à moins que la valeur totale des travaux à faire ne s'élève, d'après les rap-

(1) Voir le tableau ci-contre.

(1) TARIF DES SÉRIES,

Arrêté le 15 mars 1831, par les assureurs du Havre, pour servir de base aux réglemens d'avaries, en conformité de l'article 9 de la police, ainsi conçu : *Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur; chaque série forme un capital distinct et séparé.*

CE TARIF, DUMENT ENREGISTRÉ, EST DÉPOSÉ AU GREFFE DU TRIBUNAL DE COMMERCE.

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES CLASSÉES EN SÉRIES.	COMPOSITION DES SÉRIES.
Blé	100 sacs.
Cacao	10 boucauts 15 tierçons. 30 quarts. 50 sacs
Café	5 boucauts. 10 tierçons. 30 quarts. 30 sacs.
Chanvre	15 balles jusqu'à 200 kil. 10 b. de 201 à 500 5 ball. au-dessus.
Clous de girofle	Comme le cacao.
Cochenille	2 surons ou caiss.
Coton	10 ball. États-Unis 20 balles autres provenances. 40 ballots ou ballotins au-dessous de 50 kilog. en commune.
Crins	5 balles en cuir. 10 balles en toile.
Cuirs	100 cuirs.
Eaux-de-vie et esprits	10 fûts jusqu'à 30 veltes. 5 fûts au-dessus
Farines	50 barils ou sacs.
Garances	5 futs.
Gommes	Comme le cacao.
Grains et graines	Comme le blé.
Huiles	15 fûts jusqu'à 30 veltes. 10 fûts au-dessus.
Indigo	5 surons. 2 caisses.
Laines	3 balles.
Lin	10 balles.
Noix de galle	20 balles.
Papier	20 balles
Poils	Comme les cuirs
Poissons	10 boucauts.
Poivre	Comme le cacao.
Potasses et perlasses.	15 fûts.
Quinquina	15 surons 10 caisses.
Riz	15 fûts. 100 sacs.
Rocou	10 barriques.
Salaisons	25 fûts.
Salpêtre	30 sacs ou balles
Salsepareille	10 colis.
Savon	20 caisses.
Soies de porc	5 colis.
Sucres (non acquittés)	10 barriques 16 tierçons 36 quarts. 6 caisses Brésil 20 caisses Havane 100 balles ou sacs. 10 fûts en pain.
Sucres (acquittés)	Par moitié de la précédente série
Suif	10 fûts.
Sumac	50 balles.
Tabac	30 balles jusqu'à 100 kil. 15 balles au-dessus de 100 kil. 5 fûts.
Thés	100 boîtes 20 demi-caisses. 10 caisses.
Tissus	Par colis d'une valeur de f. 2,000 au moins.
Vins	20 fûts de toute contenance.

Les marchandises non dénommées seront divisées en séries d'une valeur de TROIS MILLE FRANCS.

Chaque série forme un capital distinct.

Pour établir les séries, on suivra l'ordre des numéros ou des lettres en tenant lieu, à défaut, les plans d'arrimage, suivant la constatation qui en aura été faite par les capitaines experts qui auront mission à cet effet.

Lorsque les articles assurés ne seront pas susceptibles d'être numérotés ou classés par plan d'arrimage, ou que les experts n'auront pas reconnu les numéros ou plan d'arrimage, la franchise sera exercée sur la totalité des sommes assurées.

port et estimation des experts, à plus des trois quarts de la valeur agréée.

495. La première partie de cet article correspond exactement au deuxième paragraphe de l'article 12 de la police de Paris; mais, en le combinant, comme on doit le faire, avec l'article 18, que nous examinerons à son rang, on remarque que, plus rigoureux encore que la police parisienne, qui laisse subsister trois cas de délaissement des facultés: 1° le défaut de nouvelles, 2° le cas prévu par l'article 394 du Code de commerce, 3° et la perte ou la détérioration des trois quarts, notre article réduit à ces deux derniers cas la faculté d'abandonner les marchandises; il stipule, du reste, à l'exemple de la formule parisienne, que les frais rendus nécessaires par le sinistre n'entreront point en compte pour le calcul des trois quarts, en sorte que la perte ou la détérioration qui ouvre l'action en délaissement doit être purement matérielle.

(Voir t. II, n°s 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 297.)

496. La combinaison de la clause que nous venons d'examiner avec la disposition par laquelle l'article 8 de notre police excepte, de la franchise d'avaries corporelles et de délaissement, qu'il stipule en faveur de certaines marchandises, les deux cas d'abordage et d'échouement, peut faire naître une difficulté.

La disposition de l'article 10, qui proscrit tout autre cas de délaissement que le cas prévu par l'arti-

cle 394 du Code, et la perte des trois quarts, s'applique-t-elle aux marchandises énumérées en l'article 8, et doit-elle dominer la disposition de cet article, qui déclare ouverte l'action en délaissement sur ces marchandises dans les deux cas d'abordage et d'échouement ?

Si l'on embrasse l'affirmative, il faudra reconnaître que, limitée par l'article actuel, la disposition de l'article 8, malgré l'apparente généralité des termes dans lesquels elle est conçue, ne permet l'abandon pour abordage ou pour échouement, même avec bris, que dans le cas de perte ou détérioration matérielle des trois quarts, et dans le cas de l'article 394 du Code.

Cette question, indifférente quand il s'agit d'abordage, parce que l'abordage n'est point, dans le droit commun, un cas de délaissement, et qu'il ne peut jamais donner lieu à l'abandon s'il n'entraîne une détérioration de 75 0/0, devient fort importante quand il s'agit d'échouement avec bris. En effet, si l'article 8 de la police ne doit point s'expliquer par l'article 10 ; s'il faut uniquement s'appliquer à le combiner avec le droit commun, l'échouement avec bris étant par lui-même un cas de délaissement, il faudra décider que les assurés sur les marchandises de l'espèce de celles énumérées par l'article 8 de la police, sont fondés à les délaisser, toutes les fois qu'il y aura échouement avec bris.

On peut dire, à l'appui de cette dernière solution, que les dérogations au droit commun ne se présu-

ment pas ; que le texte de la police n'indique aucune relation entre l'article 8 et l'article 10 ; que l'article 8 est formel, et, enfin, qu'après tout les obscurités de la convention doivent s'interpréter contre les assureurs qui en stipulent les clauses.

Nous ne saurions nous arrêter à ces raisons. Nous sommes d'avis que l'on doit interpréter l'article 8 de la police par l'article 10, et décider que, même dans les cas d'abordage et d'échouement, prévus par l'article 8, et exceptés par lui de la prohibition générale d'abandon dont il frappe certaines marchandises, l'action en délaissement ne peut s'ouvrir et s'exercer que de la manière prévue par l'article 10, c'est-à-dire dans le cas de l'article 394 du Code, ou dans celui de perte ou de détérioration des trois quarts.

Il est évident que les différentes clauses d'une convention doivent, le plus possible, s'interpréter les unes par les autres. Il n'est permis d'appeler, sur les obscurités qu'elles peuvent présenter, la lumière des dispositions de la loi commune, que dans l'impossibilité manifeste de concilier entre elles ces diverses clauses, et d'en tirer un sens complet et raisonnable.

Or, assurément nous ne sommes point dans ce cas. L'article 8 dit bien que les marchandises qu'il énumère ne pourront jamais être délaissées, sinon en cas d'abordage et d'échouement ; mais il ne dit point que l'échouement ouvrira, sur ces marchandises, l'action en abandon, comme il le ferait sous l'empire du droit commun. Cet article parle de l'abandon, en termes généraux, et sans rien préciser.

Comment donc pourrait-on y lire une dérogation à cette clause énoncée dans l'article 10, en termes si formels et si péremptoires : « *En aucun cas, sauf le cas de l'article* 394, *le délaissement des facultés ne pourra nous être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration des trois quarts* » ? Voilà certes une règle générale, absolue ; c'est elle qui pose le principe fondamental adopté par la police en matière de délaissement des facultés. Cette règle doit dominer, à notre avis, toute autre disposition analogue, moins générale et moins précise ; la disposition de l'article 8 doit, par conséquent, s'expliquer, s'éclaircir, et se commenter, au besoin, par elle, et non point contre elle.

497. Le dernier paragraphe de notre article ne laisse subsister qu'un seul des huit cas de délaissement du corps reconnus par le Code.

Quel que soit le sinistre qui ait frappé le navire, il arrivera de deux choses l'une : ou le dommage pourra se réparer avec une dépense inférieure, ou égale, au plus, aux trois quarts de la valeur agréée ; ou le dommage, s'il est réparable, ne le sera qu'au moyen d'une dépense supérieure à cette somme.

Au premier cas, l'assuré, obligé par notre article de régler en avarie, ne peut, quel que soit d'ailleurs le sinistre, exercer l'action en délaissement.

Dans la seconde hypothèse, il aura toujours le choix entre les deux actions.

Plus rigoureuse que l'article 12 de la police parisienne, qui laisse subsister deux cas de délaissement du corps, la disposition de notre article, qui semble,

au premier coup d'œil, garantir les assureurs des difficultés, des dangers et des fraudes de toute espèce, que fait naître la faculté de délaisser pour cause d'innavigabilité, les expose, en réalité, à des périls non moins grands. Comment éviteront-ils, en effet, que la complaisance des experts ou le dol des assurés exagèrent le prix des travaux à faire, de manière à dépasser les trois quarts de la valeur agréée? Il est vrai que le dol ne se présume pas; mais cependant l'expérience journalière révèle assez les fraudes de toute nature dont les assureurs sont à chaque instant les victimes.

Au surplus, cette clause est conçue en des termes d'une simplicité si claire, qu'il nous semble à peu près impossible d'élever sur leur interprétation aucune difficulté plausible. On pourra seulement demander où et par qui les experts, dont parle l'article, devront être nommés. Il nous paraît évident que l'on doit appliquer ici les principes consacrés par la jurisprudence, en matière d'innavigabilité. (Voir t. II, n. 271 et 272.) Les experts devront donc être nommés par le juge, et suivant les formes du lieu dans lequel se trouve le navire. Si ce lieu n'avait point de magistrat par lequel des experts pussent être nommés, nous croyons que l'assuré n'en serait pas moins fondé à faire délaissement, pourvu qu'il établit, par des documens suffisans, que le devis des travaux rendus nécessaires par le sinistre s'élevait à plus des trois quarts de la valeur agréée. De quelque manière qu'il fit cette preuve, les juges, souverains appréciateurs du

fait, pourraient et devraient le déclarer fondé à délaisser.

ARTICLE 11.

Soit que vous nous ayez fait abandon ou non, vous demeurez tenus de veiller à la salvation et conservation des effets assurés, en les faisant bonifier ou vendre, si besoin est; et dans ce cas, de distribuer les fonds qui proviendront de la vente; vous donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que nous ne vous fassions connaître par acte formel nos intentions contraires, promettant reconnaître tous les frais qui se feront à ces causes, et tenant pour suffisante votre affirmation pour les comptes qui seront produits.

498. Le mandat que les assureurs donnent par cet article aux assurés est plus étendu que celui qui leur est conféré par l'article 13 de la police parisienne.

Quoique notre article ne reproduise point les termes du Code, qui veut (article 381) que l'assuré « travaille au sauvetage des objets assurés », il est évident que l'assuré est obligé, par les termes dans lesquels il est conçu, non seulement à passer des marchés à forfait, mais, au besoin, à faire lui-même l'avance des frais de sauvetage nécessaires, sauf à répéter le montant des sommes ainsi exposées, que les assureurs s'engagent formellement à lui rembourser sur sa simple

affirmation des comptes produits : étroite et rigoureuse obligation, dont ne les affrauchirait même point la preuve du peu de valeur des objets sauvés, à moins qu'ils ne justifiassent d'une faute grossière chez l'assuré, devenu leur mandataire.

L'obligation de faire *bonifier* ou *vendre*, s'il est besoin, les objets sauvés, et d'en distribuer le prix, n'est que la conséquence du mandat principal.

(Voir, au surplus, t. II, nos 298, 299, notre commentaire sur l'article 13 de la police de Paris.)

Article 12.

Les réparations et autres frais pendant le cours des risques assurés ne seront réglés qu'à la fin de ces risques, chacun de nous assureurs ne pouvant être tenu à rien payer au-delà des sommes par lui souscrites, et l'assuré ne pouvant en aucun cas cumuler l'action d'avarie et de délaissement.

499. Cet article renferme deux dispositions. La première, qui ne se trouve point dans la formule parisienne, stipule expressément que les différens dommages dont l'assureur est tenu, ne seront réglés qu'à la fin des risques, d'où la conséquence que, sauf à répéter plus tard l'intérêt de son argent, l'assuré est toujours obligé de faire lui-même l'avance de toutes les dépenses nécessaires.

C'est la consécration d'une opinion que nous avons

vu M. Pardessus ériger, à tort, suivant nous, en un principe de droit commun. (Voir ci-dessus, t. II, n° 322, en note.)

500. La seconde disposition de l'article exprime, en des termes différens, la clause contenue dans l'art. 22 de la police parisienne. Ajouter, comme le fait notre police, que l'assuré ne cumulera jamais l'action en avarie et l'action en délaissement, ce n'est que tirer une juste conséquence de la clause qui précède, et par laquelle on a stipulé que l'engagement de chaque assureur est bien expressément limité à la somme par lui souscrite.

Notre article, ni aucun autre dans la police, ne stipule formellement la non solidarité des assureurs ; nous avons dit, sous l'article 22 de la police parisienne, que la solidarité se présumait toujours en matière commerciale, et l'assurance étant, en elle-même, un acte de commerce, il faut décider, en principe, que les assureurs sont toujours engagés solidairement, quand ils n'ont pas eu le soin de stipuler une clause contraire. Mais il faut reconnaître que notre article 12, aussi bien que l'article 22 de la police parisienne, contient implicitement, dans cette clause : « Aucun des assureurs ne peut être tenu de payer au-delà de la somme par lui souscrite », une stipulation de non-solidarité suffisante. Il est évident, en effet, que si les assureurs étaient engagés solidairement, il pourrait arriver qu'ils fussent tenus de payer au-delà de la somme par eux souscrite. Quoique la non-solidarité ne se présume pas, quoique la stipulation n'en

soit écrite en termes formels, ni dans la police de Paris, ni dans celle du Havre, nous croyons donc qu'elle résulte clairement des expressions que nous venons de rappeler.

(Voir, au surplus, t. II, nos 362, 363, 364 et 365, notre commentaire sur l'article 22 de la police parisienne.)

Article 13.

En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, nous sommes exempts d'avaries et pertes éprouvées pendant qu'ils pêcheront, sur les embarcations, ustensiles de pêches, ancres, câbles ou chaînes, et dépendances. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes ou câbles, et dépendances, n'est pas à notre charge.

501. Cet article correspond au dernier paragraphe de l'article 18 de la police de Paris ; il n'existe qu'une seule différence entre les deux textes.

La police parisienne dit : « Pendant la pêche et le mouillage » ; notre article parle des avaries et pertes éprouvées : « pendant que les navires pêcheront ».

Nous ne croyons point qu'il faille attacher aucune importance à cette différence de rédaction. L'intention

des assureurs est évidemment de courir tous les risques, autres que ceux auxquels les navires s'exposent pendant le temps qu'ils font la pêche. Or, à proprement parler, les risques de pêche, qui proviennent principalement du long séjour que font les navires sur des mouillages dangereux, commencent au moment où ils ont mouillé sur le lieu de la pêche, et durent jusqu'au moment où ils lèvent l'ancre pour s'en éloigner. Bien qu'on puisse soutenir, à la rigueur, et en s'attachant au sens littéral de la clause, que la responsabilité des assureurs dure, aux termes de notre article, jusqu'au moment où la pêche a commencé, il faut, c'est notre avis, donner à la police du Havre et à la police de Paris le même sens et le même effet.

Nous renverrons, en conséquence, aux développemens déjà fournis, t. II, n° 339.

ARTICLE 14.

En cas d'assurance sur navires non désignés, l'assuré s'oblige à faire connaître le nom du navire au plus tard dans huit mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans quatre mois, pour les autres voyages de long-cours et de grand cabotage, et dans deux mois, pour ceux de petit cabotage ; le tout à compter de

la date de la présente, à défaut de quoi le risque sera résilié.

502. Sauf une différence dans les délais, que la police parisienne abrège beaucoup plus, notre article contient les mêmes dispositions que l'article 10 de cette police. Il ne parle point du droit de ristourne, acquis aux assureurs en cas de résiliation, mais nous trouverons cette omission réparée, plus bas, dans l'article 17. Notre article parle de la *résiliation du risque* ; c'est une locution vicieuse : ce n'est point le risque qui peut être résilié, mais bien le contrat d'assurance dont le risque est l'objet. Cette résiliation étant expressément stipulée, elle s'opère de plein droit et par la seule expiration du délai, quoique l'article ne le dise point.

(Voir t. Ier, nos 247, 248, 249, 250, 251 et 252.)

Article 15.

Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord, au-delà de Dunkerque, et de ceux de la mer Noire depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

503. Sauf une clause relative aux risques du Sénégal en toute saison, dont les assureurs du Havre ne stipulent point la franchise, cet article a le même sens et la même portée que l'article 4 de la police de Paris ; car il est évident que la mer Baltique, dont la

formule parisienne fait une mention expresse, se trouve implicitement comprise dans cette désignation générale : « les mers du Nord au-delà de Dunkerque. »

(Voir t. Ier, n° 225.)

Article 16.

Dans le cas d'assurances en prime liée sur les navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations, et quatre mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de 2/3 pour cent jusqu'au neuvième mois de séjour, après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée, convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte, de son côté, des augmentations acquises comme il vient d'être

dit, en raison de la prolongation de séjour.

504. Cet article correspond à l'article 8 de la police de Paris, et, sauf l'abréviation du délai, et l'élévation plus grande de l'augmentation de prime, due pour prolongation de séjour, leurs dispositions paraissent, au premier coup d'œil, exactement les mêmes.

Toutefois la rédaction obscure et vicieuse de notre article peut donner naissance à quelques difficultés. D'abord pourquoi ces mots : « *soit en temps de paix, soit en temps de guerre* » ? Ils sont au moins inutiles, puisqu'aux termes de l'article 2 de la police, les assureurs ne répondent des risques de guerre qu'en vertu d'une convention expresse, et que les termes de l'article étant généraux, il est clair qu'il doit s'appliquer en temps de guerre aussi bien qu'en temps de paix.

En second lieu, pourquoi faire courir le délai accordé aux capitaines « du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations », et non du jour où ils auront abordé au premier port *où ils doivent commencer leurs opérations* ?

Il résulte de cette mauvaise rédaction que le délai courra, contre le capitaine, avant qu'il ait pu commencer ses opérations, toutes les fois que les nécessités de son voyage l'auront forcé à prendre terre dans la colonie qui doit en être le théâtre, mais dans un port pour lequel il n'est pas destiné. Par contre, si le capitaine est destiné pour une colonie, qu'il y aborde, et que, changeant d'avis sur l'emploi

qu'il peut faire de sa cargaison, il s'en éloigne sans y avoir fait aucune opération, le délai n'aura point couru.

Au premier cas, le capitaine se trouvera, mal à propos, privé, en partie, d'un délai dont le but cependant est de lui laisser le temps nécessaire à ses opérations de commerce ; au second cas, l'assureur verra reculer de beaucoup, peut-être*, l'époque à laquelle naîtra son droit à une augmentation de prime. Inutilement, en effet, le capitaine aura-t-il abordé au port dans lequel devaient commencer ses opérations ; s'il en est reparti sans les y avoir effectivement commencées, le délai ne courra point.

Nous croyons donc préférable de beaucoup la rédaction simple, claire et précise, adoptée par la formule parisienne.

(Voir t. Ier, nos 241, 242, 243, 244, 245.)

Article 17.

Le droit de ristorne ou résiliation pour les assurances en prime simple, est fixé à un quart pour cent sur navires désignés, et à demi pour cent sur ceux non désignés. Il est accordé, pour faire une demande en ristorne appuyée de pièces justificatives, *deux mois* pour les chargemens faits en France ou ceux y arrivant ; *trois mois* pour ceux d'Europe, Méditerranée ; *six mois* pour l'Atlantique, et

un an pour les ports au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après ces délais, le droit de ristorne sera doublé, ainsi que les primes des échelles non indiquées par les assurés qui en auraient eu connaissance.

505. Le mot de *ristorne*, ou *ristourne*, spécial à la matière des assurances, est synonyme de résiliation.

Quoique le droit de faire *ristourner* la convention d'assurance appartienne également aux deux parties, toutes les fois que l'une ou l'autre peut invoquer une cause d'annullation du contrat, il est évident, à la simple lecture de notre article, qu'il entend spécialement régler les cas où l'assuré demande le ristourne, pour défaut total ou partiel de mise en risque.

L'article 349 du Code de commerce donne à l'assuré la faculté de résoudre, à sa volonté, le contrat d'assurance avant que l'exécution en soit commencée, en payant à l'assureur, à titre d'indemnité, un droit de 1/2 0/0 de la somme assurée.

Les articles 358 et 359 du même Code s'occupent du cas où un chargement assuré se trouve, soit en quantité, soit en valeur, inférieur aux prévisions de l'assuré, et dans ce cas ils annullent le contrat pour partie, laissent subsister l'assurance pour le surplus, et obligent seulement l'assuré de payer à l'assureur demi pour cent de ristourne, sur la portion du chargement qui n'a pas été mise en risque.

La loi commune n'indique aucun délai particulier dans lequel l'assuré qui veut demander un ristourne

doive intenter son action ; il pourrait donc, à la rigueur, aux termes de l'article 432, former sa demande pendant cinq ans, à partir de la date du contrat.

L'intérêt manifeste qu'aura toujours l'assuré, que la prime soit ou non payée, à exercer le droit de ristourne, aussitôt qu'il se sera procuré les pièces justificatives nécessaires, a sans doute détourné le législateur, et, à son exemple, les rédacteurs de la plupart des formules d'assurance, du soin d'assujettir l'exercice de cette action à un délai particulier.

D'un autre côté, cependant, il est d'un grand intérêt pour les assureurs d'être promptement fixés sur le sort des contrats d'assurance. Tel est, sans aucun doute, le motif de la stipulation par laquelle notre article, dérogeant au droit commun, détermine certains délais, proportionnels à la durée probable des voyages, après l'expiration desquels l'assuré ne peut exercer la faculté de ristourne qu'en payant un double droit.

506. L'article, au surplus, fixe à 1/4 0/0 seulement le droit de ristourne à payer sur navires désignés, et à 1/2 0/0, aux termes de la loi commune, le droit qui sera dû sur les navires non désignés. C'est un motif de plus donné aux assurés d'être aussi exacts que possible à désigner les navires sur lesquels ils chargent les facultés assurées.

Cette fixation étant faite en termes généraux, doit s'appliquer, sous l'empire de notre police, dans tous les cas de ristourne, et par conséquent dans le cas prévu en l'article 14.

507. Que signifie la disposition finale par laquelle l'article exprime qu'après les délais indiqués plus haut, les primes des échelles non indiquées par les assureurs qui en auraient eu connaissance seront doublées ?

Nous ne saurions voir dans cette clause une faculté générale de faire échelle, implicitement donnée aux assurés ; le droit de faire escale a besoin d'être expressément stipulé ; toute échelle, volontaire et non convenue, entraîne immédiatement la rupture du voyage et la fin des risques, en laissant néanmoins la prime entière acquise à l'assureur : c'est un point de doctrine incontestable.

Nous croyons donc que l'article, dont on ne saurait d'ailleurs trop blâmer l'obscurité, s'applique au cas où la faculté de faire échelle, à la charge d'une augmentation de prime par chaque escale, étant stipulée sur la police, l'assuré omet d'avertir l'assureur des échelles effectuées par le capitaine, au fur et à mesure qu'elles parviennent à sa connaissance.

La police de Paris ne contient aucune disposition analogue.

Article 18.

A défaut de nouvelles du navire, le délaissement pourra être fait après huit mois pour les voyages de petit et de grand cabotage ; après un an pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après dix-huit mois pour ceux au-delà desdits caps,

à compter du jour du départ ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues ; dérogeant à cet effet à l'article 375 du Code de commerce, mais l'assuré restant tenu de se conformer aux dispositions de l'article 373 du même Code, sur les délais à observer pour le délaissement.

508. Nous avons exposé, ci-dessus, t. II, n°s 259, 260, 261, 262, sous l'article 12 de la police de Paris, la théorie du Code de commerce sur le délaissement pour défaut de nouvelles.

La police du Havre déroge à cette théorie en deux points.

Si l'on rapproche de l'article 18 qui nous occupe, la disposition par laquelle l'article 10, précédemment expliqué, enlève expressément à l'assuré l'action en délaissement des facultés, dans tous les cas autres que le cas de perte ou détérioration des trois quarts, et le cas prévu par l'article 394 du Code, on s'apercevra que le défaut de nouvelles ne peut jamais ouvrir sous l'empire de notre police l'action en abandon des facultés.

C'est la première et la plus importante des deux dérogations que nous devons signaler.

509. La seconde consiste dans une abréviation de délai, toute en faveur des assurés.

Le Code distribue en deux classes tous les voyages possibles : 1° voyages ordinaires comprenant le grand et le petit cabotage ; 2° voyages au long cours. Il

ouvre l'action en délaissement pour défaut de nouvelles, après un an à l'égard des premiers, après deux ans à l'égard des seconds. Notre article réduit ces délais à huit mois pour les voyages ordinaires; à un an pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; à dix-huit mois pour les voyages au delà de ces caps.

510. Les autres dispositions de l'article ne font que rappeler les règles posées par le Code de commerce, et, notamment, par l'article 373 de ce Code, pour déclarer qu'il n'y est fait aucune dérogation.

511. Malgré le silence gardé par notre police sur l'article 376 du Code de commerce, ou plutôt à cause de ce silence, nous pensons que cet article s'applique, sous son empire, aussi bien que sous l'empire de la formule parisienne. (Voir t. II, n° 264.)

Article 19.

Si les navires vont faire quarantaine ailleurs que dans les lieux d'arrivée, il nous sera payé une augmentation de prime à dire d'experts. Nous fixons d'accord, dès à présent, cette augmentation pour la quarantaine au Hoc, à un et demi pour cent, et à un pour cent pour celle que les navires seront dans le cas d'aller faire dans un des ports de la Manche, sur la rade du Havre, ou en pleine mer.

512. Cet article correspond à l'article 7 de la police

de Paris. Il en diffère en ce qu'après avoir fixé le chiffre de l'augmentation de prime due pour la quarantaine faite au Hoc, dans un port de la Manche, sur la rade du Havre, ou en pleine mer, il stipule que cette augmentation sera déterminée, en tout autre cas, par voie d'expertise. La police de Paris arrête, au contraire, un chiffre convenu d'avance, et à forfait; chiffre invariable, quel que soit le lieu de la quarantaine, et qui s'accroît seulement à proportion du temps qu'elle dure.

La disposition de la police parisienne a, sur la nôtre, l'avantage de prévenir toute contestation, et d'entraîner moins de procédures.

(Voir t. 1er, nos 239, 240.)

Article 20.

Dans le cas d'estimation agréée, vous êtes dispensés, lors des réclamations, de représenter d'autre pièce justificative de la valeur que la police.

513. Malgré la précision avec laquelle cet article semble, au premier abord, régler l'effet de la convention par laquelle l'assureur et l'assuré déterminent d'avance et à forfait, dans la police, la valeur de l'objet mis en risque, il ne tranche, cependant, aucune des difficultés auxquelles peut donner lieu la clause dont il s'agit.

Ce n'est pas une question, en effet, de savoir si la clause, *valeur agréée*, dispense l'assuré de justifier au-

trement que par la représentation de la police la réalité et la valeur du chargement : l'affirmative n'est point douteuse ; mais la difficulté est de savoir si l'estimation convenue et agréée d'avance, à forfait, entre les parties, enlève à l'assureur le droit de prouver l'erreur de bonne foi qui aurait été commise dans l'évaluation de cette valeur, et de faire réduire, en conséquence, au chiffre de la valeur réelle, le chiffre de la valeur agréée ? Or, cette question, sur laquelle la jurisprudence paraît se diviser, et que nous avons plus haut décidée en faveur de l'assuré, l'article la laisse indécise.

(Voir t. Ier, n. 131, 132, 133, 134, 135, et t. II, la note placée sous le n° 376 (1).)

Article 21.

Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent vingt jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement

(1) Jugé, le 24 février 1843, par le tribunal de commerce de Bordeaux, que les tribunaux peuvent toujours, même quand il y a bonne foi, et malgré la clause, *vaille plus*, *vaille moins*, réduire l'estimation faite à forfait des objets assurés.

n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces vingt jours.

314. Cet article, qui correspond à l'article 6 des polices de Paris et de Bordeaux, en diffère en ce qu'il prolonge la durée des risques sur corps pendant vingt jours, au lieu de cinq, après que le navire est ancré ou amarré au lieu de sa destination. Il en diffère encore, en choisissant, pour point de départ des risques sur corps, le moment où le navire a fait voile, au lieu du moment où il a démarré. Cette rédaction, conforme au surplus au droit commun (Code de commerce, article 328), sera favorable aux assureurs, toutes les fois que le navire, avant de pouvoir mettre à la voile, devra descendre un fleuve ou une rivière, soit à la remorque, soit à l'aide de la marée. Les risques de cette portion de traversée ne feront point, en effet, aux termes de notre article, partie du voyage assuré.

(Voir, pour le surplus des observations auxquelles l'article peut donner lieu, le commentaire placé sous l'article 6 de la police de Paris, t. I[er], n[os] 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238.)

ARTICLE 22.

Les risques sur facultés commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance à prime liée,

ils continuent sur les objets substitués aux premiers jusqu'à concurrence de la somme assurée. Les risques de transport par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges pour le transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, sont dans tous les cas à la charge de nous assureurs.

515. Cet article correspond à l'art. 5 de la police de Paris ; mais il en diffère en trois points importans.

L'expression, *après leur mise à terre*, est, d'abord, moins précise, et surtout moins juste que celle dont se sert la formule parisienne qui dit : *au moment de leur mise à terre* ; c'est, en effet, au moment même où la marchandise est débarquée, et non point après sa mise à terre, que le risque maritime prend fin.

516. Notre article ne subroge aux effets de l'assurance les effets substitués aux premiers que dans le seul cas d'assurance à prime liée, tandis que la police de Paris attribue le même avantage aux assurances consenties à terme.

L'absence, dans notre police, des mots : *provenant de leur vente ou de leur échange*, qui se lisent dans la police de Paris, donne à la clause qui stipule la subrogation de l'assurance une étendue beaucoup plus grande. L'assuré pourrait, sous l'empire de notre police, décharger dans le port d'aller la totalité du chargement primitif, l'y laisser, sans le vendre ni l'échanger, et le remplacer par un chargement nouveau,

sans perdre le bénéfice du contrat d'assurance originairement consenti; il n'aurait point cette facilité sous l'empire de la formule parisienne : aux termes de cette police, il lui faudrait, pour subroger aux effets de l'assurance un second chargement, justifier que ce chargement provient de la vente ou de l'échange du premier.

Quant à l'obligation imposée à l'assuré par la police parisienne, de justifier, en cas de perte ou d'avarie, de la valeur et de la mise en risque des objets substitués aux premiers, elle dérive des principes mêmes du contrat; il était donc, en quelque sorte, superflu de l'insérer dans la convention, et le silence gardé sur ce point par notre article n'en saurait dégager l'assuré.

517. Malgré la différence notable qui semble, au premier aspect, exister entre le second paragraphe de notre article et le deuxième paragraphe de l'article 5 de la police de Paris, nous croyons entièrement semblable la règle établie par les deux articles.

Que signifie l'expression employée par la police du Havre : *transport immédiat de bord à terre, de terre à bord* ? Rien autre chose, évidemment, sinon que tout transport par allèges qui déposerait les marchandises dans une station *intermédiaire* entre le bord et la terre ne serait pas aux risques des assureurs. Peu importe donc que l'article n'ajoute pas, comme le fait la police de Paris, les mots : *dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement*. L'addition de cette clause explicative a, sans doute, son utilité;

elle peut prévenir des difficultés; mais nous ne voyons point que son absence change le sens de notre article. Quand l'usage du port où se fait le chargement, quand la situation même de ce port, exigent que, du bord à terre et de terre à bord, les marchandises soient transportées, par allèges, sur une distance plus ou moins grande, quelle que soit cette distance il n'en est pas moins vrai que le transport par allèges se fait *immédiatement* de terre à bord et de bord à terre, et dès lors les risques doivent, aux termes de notre article, en être supportés par les assureurs.

En un mot, notre article, entièrement conforme sur ce point à la police de Paris, décharge les assureurs des risques de tout transport par allèges qui ne se ferait pas *immédiatement* de terre à bord et de bord à terre; mais il met à leur charge les risques de tout transport par allèges qui se fait directement de terre à bord et de bord à terre.

(Voir, au surplus, notre commentaire sur l'article 5 de la police de Paris, t. I[er], n[os] 227, 228, 229, 230, 231.)

Article 23.

En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage, antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

518. Cet article ne diffère de l'article 17 de la police

de Paris qu'en deux points ; mais ces deux points sont importans.

La police de Paris dispose que dans tous les cas de délaissement, l'armateur sera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage assuré. Notre article semble n'imposer la même obligation à l'armateur que dans le seul cas de perte du navire.

Nous ne croyons pas que cette restriction soit réelle ; nous avons vu, en effet, sous l'article 17 de la police parisienne, que le droit commun, à défaut d'une convention spéciale, obligerait l'assuré qui fait abandon, à payer, de ses deniers, les gages dus à l'équipage antérieurement au voyage assuré. Cette obligation dérive, avons-nous dit, de la nature même de l'action en délaissement, qui transporte de l'assuré à l'assureur la propriété des débris délaissés. Elle prend donc naturellement naissance toutes les fois qu'il y a délaissement, soit que ce délaissement ait pour cause une perte matérielle, soit qu'il ait pour cause un cas de perte légale. Notre article, par l'emploi du mot *perte*, au lieu du mot *délaissement*, qui serait plus juste, ne déroge certainement point au principe qui laisse l'assuré, en même temps qu'il met par le délaissement l'assureur à son lieu et place, personnellement chargé des dettes contractées envers l'équipage avant le voyage assuré ; dettes au paiement desquelles les débris délaissés demeurent affectés par privilége, comme l'était le navire lui-même. Il faut donc, sous l'empire de notre article, comme sous l'empire de l'article 17 de la police de Paris, décider que l'obli-

gation, imposée par ces deux articles à l'armateur, pèse sur lui toutes les fois qu'il y a délaissement.

519. Notre article, et c'est le second des points dans lesquels il diffère de la police parisienne, ajoute que cette obligation sera celle de l'armateur, *quand même le risque aurait été souscrit en prime liée*. Écrite dans la police de Paris, cette addition serait parfaitement claire, car l'article 16 de cette police a eu le soin de stipuler « qu'en cas d'assurance à prime liée ou à » terme, chaque voyage est l'objet d'un réglement » séparé, » et, dès-lors, on comprend que l'armateur qui fait abandon pendant l'accomplissement d'un voyage de retour, même en vertu d'une assurance à prime liée, doive rester passible des gages qui seraient dus à l'équipage pour le voyage d'aller. Notre police, au contraire, ne contient, en termes formels, dans aucun de ses articles, la clause qui fait l'objet de l'article 16 de la formule parisienne; néanmoins, nous ne doutons point, surtout si l'on rapproche les expressions du précédent article de celles de l'article 5, que la clause qui nous occupe n'ait le sens et le but que nous venons de dire.

Au surplus, nous renverrons le lecteur au commentaire donné sous l'article 17 de la police de Paris, t. II, n°° 325, 326, 327, 328, 329, 330.

Article 24.

La prime dont le taux est fixé ci-après sera payable en nos mandats, tirés par nous

assureurs, à notre ordre, sur vous, sieurs assurés. Ces mandats ne pourront être négociés qu'après leur échéance. En cas de non paiement desdits mandats, tous les frais, même ceux d'amende, seront à la charge de la partie en défaut.

Les sommes que nous pourrons vous devoir à raison de la présente assurance, vous seront remboursées en nos billets à votre ordre, à trois mois du jour de la demande, appuyée des pièces justificatives; ce délai partira, pour tous les assureurs, du jour où les pièces auront été remises chez le plus fort souscripteur.

L'assureur pourra, avant de délivrer son billet de perte, en déduire le montant de ses mandats de prime sur le porteur de la police, dont l'échéance ne dépassera pas celle dudit billet, avec l'escompte de demi pour cent par mois.

Le mandat provenant du risque qui donnera lieu au paiement d'une perte sera toujours considéré comme échu.

Le débiteur aura la faculté de se libérer par anticipation; l'intérêt sera réciproquement bonifié à raison de demi pour cent par mois.

Les ristornes et augmentation de, prime reconnus après l'échéance des mandats seront exigibles comptant.

520. Nous avons vu, t. Ier, nos 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, et t. II, n. 404, la nature de la prime, les différentes manières dont elle peut être convenue et payée, les cas dans lesquels elle peut être compensée; nous renverrons le lecteur aux explications que nous avons données alors, et nous nous bornerons à faire remarquer que le premier paragraphe de notre article, qui stipule un mode spécial de paiement de la prime, par lequel l'assureur se rembourse lui-même, au moyen d'un mandat à son ordre, tiré sur l'assuré, répète une disposition de droit commun, en ajoutant qu'en cas de non paiement, tous les frais, même ceux d'amende, seront à la charge de la partie en défaut (1).

521. Le second paragraphe de l'article correspond à l'article 24 de la police de Paris, et fixe l'époque à laquelle les assureurs devront payer le montant des

---

(1) Jugé que les dispositions de la loi du 24 mai 1834, qui condamnent le souscripteur et le premier endosseur d'un effet de commerce non timbré à payer, chacun, mais solidairement, une amende distincte, sont purement fiscales, et ne peuvent dégager de l'obligation de réparer les suites de sa négligence, celui par la faute duquel l'amende est encourue. Bordeaux, 11 mai 1839; *Journal du Palais*, t. II, 1839, p. 524.

pertes et avaries. Ils s'obligent à faire ce paiement en billets souscrits à l'ordre de l'assuré, à trois mois du jour où les pièces justificatives de la demande auront été remises chez le plus fort souscripteur. Ce mode de réglement est moins favorable à l'assuré que le mode stipulé par la formule parisienne.

Nous avons, sous l'article 24 de cette police, expliqué l'espèce et la nature des pièces justificatives que doit fournir l'assuré, et discuté, à ce sujet, plusieurs questions importantes; nous éviterons d'oiseuses répétitions, en renvoyant le lecteur au tome II de cet ouvrage, n°s 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379.

522. Notre article ne dispose point, comme le fait la police de Paris, que l'assurance sera payable *à tout porteur de la police et des pièces justificatives ;* il en résulte que toutes les fois que l'assurance sera réclamée, au nom de l'assuré, par un autre que cet assuré lui-même, la demande ne pourra être admise qu'autant que le réclamant justifiera, soit d'une procuration qui lui donnerait la qualité de mandataire, soit d'une cession notifiée qui lui aurait transmis les droits de l'assuré.

On peut, au surplus, consulter ce que nous avons dit à ce sujet, t. II, n°s 380, 381, 382, 383, 384, 385.

523. Le troisième et le quatrième paragraphe de notre article correspondent à l'article 25 de la police de Paris; il résulte de la combinaison de ces deux paragraphes, que l'assureur pourra toujours compenser

la prime dont il sera créancier avec la perte dont il sera devenu débiteur, car, après avoir stipulé cette faculté de compensation, pour tous les mandats de prime dont l'échéance ne dépassera point celle du billet de perte, l'article ajoute que tout mandat de prime provenant du risque qui donnera lieu au paiement d'une perte sera toujours considéré comme échu. Cette seconde disposition empêcherait même, si l'on voulait s'en tenir au sens apparent et textuel de l'article, que la clause qui oblige l'assureur à bonifier un escompte de 1/2 p. °/₀ par mois à l'assuré vis-à-vis duquel il exerce la compensation anticipée dont il s'agit, reçût jamais son exécution ; en effet, si tout mandat de prime provenant du risque qui donne lieu au paiement d'une perte est toujours considéré comme échu, il est évident que l'assureur qui oppose ce mandat en compensation ne devra jamais payer aucun escompte.

Tout en blâmant le vice d'une rédaction qui peut donner lieu à de semblables méprises, nous croyons qu'il convient de faire disparaître une contradiction aussi choquante, en décidant que la clause par laquelle on stipule que tout mandat provenant du risque qui donne lieu au paiement d'une perte doit être considéré comme échu, n'empêche point que l'escompte de 1/2 p. °/₀ par mois ne soit dû par l'assureur qui profite de cette disposition. Lorsqu'une clause est susceptible de deux sens, il faut toujours lui donner celui dans lequel elle peut avoir quelque effet. (Code civil, article 1157.)

524. Le cinquième paragraphe, qui stipule, pour le débiteur, la faculté de se libérer par anticipation, moyennant une bonification d'intérêt réciproque de 1/2 p. % par mois, n'exige aucune explication.

525. Il en est de même de la clause contenue au dernier paragraphe, et par laquelle il est convenu que les droits de ristourne ou les augmentations de prime qui seront reconnus après l'échéance des mandats, seront exigibles comptant.

Article 25.

Tous avis, communications et détails de chargement qui ne changeraient rien à la nature du contrat seront visés par le plus fort souscripteur seul et pour tous. L'assuré est dispensé de nous signifier les nouvelles qu'il aurait reçues, même directement, si elles sont insérées dans le journal du Havre.

526. Cet article n'a pas besoin de commentaire. Nous approuvons fort la dernière clause qu'il contient ; elle simplifie et facilite les relations entre les assureurs et les assurés ; mais nous blâmerons l'expression mal à propos employée « d'avis ou communications qui ne changeraient rien à la *nature* du contrat ».

On voulait dire probablement qui ne changeraient rien à *l'objet*, à la *cause* et aux *conditions* du contrat.

Article 26.

La présente police d'assurance devra être revêtue de la signature de l'assuré avant d'être close par le courtier ; à défaut de cette formalité, l'assureur aura le droit d'exiger la résiliation.

527. Sur les places de commerce où l'assuré signe et remet à l'assureur un billet de prime, il n'est pas nécessaire que la police reçoive la signature de l'assuré, l'engagement de ce dernier pouvant toujours être prouvé par la production de ses billets; mais l'art. 24 de notre police ayant stipulé que l'assureur se paierait de la prime convenue, au moyen de mandats à son ordre tirés par lui sur l'assuré, il était indispensable, ou, tout au moins, fort prudent, d'exiger que la signature de l'assuré, placée sur la police avant sa clôture par le courtier, constatât d'une manière irrécusable l'obligation qu'il contracte.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, conformément a l'article 367 du Code de commerce, de vous...

528. Le blanc qui suit ces mots est destiné à recevoir l'énonciation du *pour compte*.

On trouvera, t. II, n°s 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, dans le commentaire placé sous l'article 29 de la police parisienne, les explications que

nous aurions à fournir sur la clause de bonnes ou mauvaises nouvelles ; et dans le même volume, nos 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, l'examen de quelques difficultés auxquelles peut donner lieu l'énonciation du pour compte.

FIN DU COMMENTAIRE SUR LA POLICE DU HAVRE.

POLICE

D'ASSURANCE MARITIME

DE LA PLACE DE NANTES.

POUR FR. A LA PRIME DE P. °/₀ FR.
SUR LE NAVIRE CAPITAINE
DE A

529. Pour fr. — L'intervalle en blanc, qui suit ces mots, reçoit l'énonciation de la somme assurée; plus loin nous trouverons l'indication de la somme souscrite par chaque assureur.

(Voir ce que nous avons dit de la *somme assurée*, t. Ier, nos 108, 109, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145.)

530. A la prime de....... p. °/₀ fr. — Ici l'on indique le taux de la prime convenue.

Nous avons traité les questions qui se rattachent à la nature, à l'échéance, au paiement, à la compensation de la prime, t. Ier, nos 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151 et 152.

531. Sur le navire...... — A la suite de ces mots se place le nom du navire, objet ou lieu de l'assurance.

(Voir le commentaire donné, t. Ier, nos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 et 75.)

532. CAPITAINE...... — Voir, t. Ier, nos 76, 77 et 78, le commentaire placé sous la même rubrique.

533. DE....... A.... — Le blanc, qui suit et qui précède ces deux mots, est destiné à recevoir l'énonciation du *voyage assuré*. Nous ne pouvons rien ajouter à ce qui a été dit, t. Ier, nos 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106 et 107.

Nous ferons seulement remarquer au lecteur qu'il trouvera, dans les 152 premiers numéros du même volume, le développement des principes généraux sur la nature, la forme, les conditions de validité et l'objet du contrat d'assurance.

Les soussignés assurent à M.
domicilié à agissant pour
compte chacun la somme ci-après
déclarée sur :

534. Le premier blanc reçoit le nom de la personne qui fait faire l'assurance ; le second, son domicile ; le troisième et le quatrième, l'énonciation du *pour compte*. Si l'assurance est faite pour le compte de l'assuré lui-même, on peut mettre *agissant pour son propre compte*; si l'assurance est faite par mandataire, on peut écrire : *au nom et pour compte de*; si elle est faite, et c'est le cas le plus ordinaire, par commission, on emploie d'habitude la clause : *pour compte de qui il appartiendra*. Cette clause qui a l'avantage de ne point expri-

mer le nom du véritable intéressé, est la plus usitée ; on s'en sert même souvent, quand le propriétaire de la chose la fait assurer pour son propre compte.

Nous avons examiné plus haut, t. II, n°s 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, les questions les plus importantes qui se rattachent à l'énonciation du *pour compte*, et notamment le sens et l'effet de la clause *pour compte de qui il appartiendra*. Nous devons nous borner à renvoyer le lecteur aux lieux cités.

535. Le dernier blanc, après le mot *sur*, est destiné à contenir l'indication des objets assurés, prescrite par l'article 332 du Code de commerce.

(Voir le commentaire placé, t. Ier, sous les n°s 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127.)

L'objet assuré est estimé.....

536. On place ici l'estimation de l'objet assuré; soit que cette estimation ait été simplement indiquée par l'assuré, soit qu'elle ait été convenue et déterminée invariablement et à forfait entre l'assureur et l'assuré.

(Voir le commentaire donné t. Ier, sous les n°s 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135 et 136 ; voir aussi la note placée sous la page 246 du même volume.)

OBSERVATION GÉNÉRALE. — Les assurances sur corps portent aussi sur les agrès et ap-

paraux, ustensiles, embarcations, vivres et victuailles, avances aux équipages, armemens et mises-hors, et généralement sur toutes les appartenances et dépendances; et celles sur marchandises les comprennent toutes, de quelque nature qu'elles soient, sujettes ou non sujettes au coulage. Il est de plus convenu que le capitaine ci-dessus désigné pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre.

537. La première partie de la clause dont les assureurs de Nantes ont cru devoir faire précéder le texte de leur police, sous le titre d'*observation générale*, explique le droit commun sans y déroger; elle développe, de manière à ne laisser aucune place au doute, la doctrine incontestable, suivant laquelle l'assurance sur corps comprend non seulement la coque du navire, mais en outre les agrès, les apparaux, les vivres et en un mot tout l'armement.

538. Il en faut dire autant de la stipulation suivante; c'est une règle ordinaire et de droit commun, que, sujette ou non au coulage, toute marchandise puisse être assurée, sauf, bien entendu, la franchise de coulage, que nous trouverons expressément convenue un peu plus bas, dans l'article 15 de notre police.

539. La dernière partie de la clause répond à l'article 27 de la police de Paris; il y est stipulé, comme dans la plupart des polices, que le capitaine peut être

reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, d'où la conséquence, explicite dans la police parisienne, et implicite dans la nôtre, que la manière dont son nom est orthographié ne peut préjudicier à l'assurance.

(Voir, au surplus, t. Ier, nos 76, 77, 78, et t. II, no 389, 390 et 391.)

ARTICLE 1er.

L'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et moyennant la prime de pour cent, payable en billets de l'assuré, et à l'échéance du qui, en cas de sinistre, seront néanmoins regardés comme échus et reçus en paiement des pertes.

540. La première partie de l'article répond à l'article 29 et la seconde à l'article 25 de la police de Paris.

On trouvera, t. II, nos 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400 et 401, un commentaire qu'il serait superflu de répéter, concernant la clause d'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

541. Nous avons traité, t. Ier, nos 145 et suivans, de la nature, du taux, du paiement et de l'échéance de la prime; quant aux courtes explications dont peut avoir besoin la dernière partie de l'article, elles ont déjà été données, t. II, sous le no 386.

Article 2.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes ou dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau; par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, baraterie de patron, pirates, barbaresques, corsaires insurgés ou indépendans, sous quelque pavillon ou dénomination qu'ils soient, écumeurs de mer, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

542. Cet article répond à l'article 1er de la police de Paris; mais il en diffère grandement, puisqu'il met, comme le Code, à la charge des assureurs, tout ensemble, les risques de guerre et les risques de paix.

543. Il déroge, cependant, à la loi commune, en chargeant l'assureur du risque de baraterie.

Il existe encore quelques autres différences entre l'énumération des risques contenus en l'article 3 du Code de commerce et la liste qu'en donne notre article; mais ces différences ne sont de nulle importance, non seulement parce que ni l'une ni l'autre énnmération n'est limitative, mais encore parce que les conditions, et les changemens contenus dans notre police sont im-

plicitement renfermés dans la loi, et n'ajoutent rien, en réalité, aux dispositions du Code.

Ainsi l'omission des mots : *guerre*, *hostilités*, remplacés par ceux-ci : *déclaration de guerre*, n'empêcherait point la question, autrefois si controversée sur les caractères constitutifs de l'état de guerre, d'être résolue sous l'empire de notre police, comme elle l'est sous la loi commune, sans qu'on pût soutenir que la formalité d'une déclaration préalable aux actes hostiles soit nécessaire pour caractériser l'état de guerre.

Depuis que le drapeau français flotte sur la citadelle d'Alger, et que les bateaux à vapeur de l'Autriche, de la Russie, de l'Angleterre et de la France sillonnent en tout sens la Méditerranée, les *barbaresques* ont cessé d'incommoder le commerce ; ils seraient compris d'ailleurs, sans aucun doute, dans l'expression générale de *pirates*, synonyme elle-même de celle *d'écumeurs de mer*, que nous trouvons un peu plus loin dans l'article.

544. Il en est autrement des mots : *corsaires insurgés ou indépendans, sous quelque pavillon et dénomination qu'ils soient* ; ces expressions sont utiles pour prévenir les contestations, dans le cas où des nations récemment émancipées, et non reconnues encore par toutes les puissances européennes, situation dans laquelle se sont long-temps trouvés les Colombiens et la république d'Haïti, par exemple, arrêteraient ou captureraient des objets assurés. Grâce à cette mention, qui correspond à l'expression plus nette et plus précise de : *gouvernemens amis, reconnus ou non reconnus*, adoptée

par la police de Paris, toute difficulté sur ce point se trouve prévue et applanie.

(Voir, au surplus, le commentaire donné sous les articles 1er et 2 de la police de Paris, t. Ier, nos 153 et suivans, jusqu'au no 208 exclusivement; voir surtout, n° 175, la différence entre les *pirates* et les *corsaires*.)

Article 3.

Ne sont pas à leur charge : 1° les déchets, diminutions, pertes ou détériorations qui arrivent par vice propre de la chose; 2° les frais de quarantaine; 3° les pertes ou dommages résultant de contrebande et commerce clandestin. Ne pourra être, dans aucun cas, réputée baraterie de patron, relativement à l'armateur seulement, le cas prévu par le paragraphe ci-dessus n° 3.

545. Cet article correspond à l'article 3 de la police de Paris; mais il en diffère en plusieurs points importans.

Nous avons expliqué, t. Ier, nos 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219 et 220, la stipulation qui décharge les assureurs du vice propre de la chose assurée; nous y renverrons.

546. Nous avons dit, même volume, n° 224, que le droit commun déchargeait bien l'assureur des frais de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche, quand ces frais n'étaient pas occasionnés par fortune

de mer, mais que l'assureur devait les supporter, quand ils étaient la conséquence d'un sinistre. Notre article, en stipulant, au profit de l'assureur, l'affranchissement des frais de quarantaine, l'en décharge en toute occurrence, quelle que soit la cause qui les aura occasionnés ; mais le silence gardé sur les frais d'hivernage et de jours de planche laisse ces derniers à son compte, toutes les fois qu'ils seront causés par une fortune maritime.

547. L'article 3 de la police parisienne ne parle point seulement du commerce *clandestin* : elle mentionne aussi le commerce *prohibé*. Les assureurs nantais feraient prudemment d'ajouter la seconde épithète à la première ; un navire pourrait, en certaines occurrences, se livrer ouvertement à un commerce *prohibé*, s'exposer, par conséquent, à des risques imminens de capture et de confiscation, et cependant il n'aurait pas agi *clandestinement*.

548. On remarquera la disposition qui termine l'article ; elle est fort importante : elle a pour objet de prévenir l'exception de l'armateur, qui, complice ou non de la contrebande exercée par son capitaine, voudrait en rejeter les suites sur l'assureur, sous prétexte de baraterie.

Il est à noter, du reste, que notre article n'affranchit l'assureur du risque de baraterie, mis à sa charge par l'article 1er de la police, que dans le seul cas où l'armateur réclamerait l'indemnité d'un dommage causé par la contrebande dont son capitaine se serait rendu coupable. En toute autre circonstance, l'assureur

répond de la baraterie du patron, aussi bien envers l'armateur ou ses ayant-droit qu'envers les tiers. C'est une différence remarquable entre la disposition de notre article, et la disposition correspondante de la police parisienne qui affranchit l'assureur de tout risque de baraterie à l'égard des armateurs.

(Voir, au surplus, t. Ier, nos 208 et suivans, jusques et y compris le no 224.)

ARTICLE 4.

Au cas de guerre ou d'hostilités de la part de quelque puissance maritime reconnue par le droit public de l'Europe, contre le pavillon assuré, pendant la durée des risques (y comprenant les barbaresques, seulement dans le cas de guerre à eux déclarée, ou de représailles exercées contre eux par le pavillon assuré), il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime, laquelle augmentation sera réglée d'une manière définitive, sans aucune voie d'appel ni de révision, par cinq arbitres (négocians ou anciens négocians de Nantes, s'il est possible), nommés par la chambre de commerce de ladite ville.

549. La première remarque à faire sur cet article, c'est que l'augmentation de prime, due aux assureurs pour

survenance de guerre pendant la durée des risques, ne leur est acquise qu'autant que la guerre, ou les hostilités contre le pavillon assuré, proviennent d'une puissance maritime reconnue par le droit public de l'Europe. Quoique les assureurs répondent, aux termes de l'article 2 de la police, des dommages causés par *corsaires insurgés ou indépendans*, ce qui met à leurs risques les dommages commis par une nation nouvellement émancipée, et dont le pavillon n'est pas encore généralement reconnu, de pareilles hostilités ne réaliseraient pas la clause d'augmentation de prime.

De même que la reconnaissance isolée qui serait faite d'un pavillon nouveau par une seule des grandes puissances européennes, ne suffirait pas à vivifier la clause d'augmentation de prime stipulée par notre article, ainsi le refus, même persévérant, d'une nation d'Europe, de reconnaître l'indépendance d'un peuple récemment émancipé, n'empêcherait point la clause de se réaliser, si le pavillon hostile au pavillon assuré était reconnu par plusieurs des principales puissances européennes.

550. Les barbaresques sont l'objet d'une exception, parce que, sauf les cas assez rares où une nation d'Europe leur déclarait la guerre, ou exerçait contre eux des représailles, ils étaient, vis-à-vis du commerce européen, dans un état presque habituel de piraterie. Il était donc important, pour prévenir toute difficulté, de stipuler expressément que la clause d'augmentation de prime ne se réaliserait à leur

égard que lorsqu'ils seraient véritablement en guerre avec le pavillon assuré.

551. Notre article déroge à l'article 343 du Code de commerce, en remettant à cinq arbitres, négocians ou anciens négocians de Nantes, autant que possible, le soin de régler, souverainement et sans appel, la quotité de l'augmentation de prime due pour survenance de guerre.

Nous ferons remarquer, comme nous l'avons déjà dit sous l'article 3 de l'une des polices de Marseille, que les arbitres dont il s'agit ici n'ont point qualité pour juger si l'augmentation de prime est ou n'est pas due : la décision de cette question préalable appartient aux tribunaux ; la mission des arbitres se borne à la détermination de la quotité de l'augmentation due. Voir, au surplus, pour les questions qui peuvent naître de cette clause, les observations placées sous l'article 3 de la police de Marseille, t. II, n°s 423 et suivans, jusqu'au n° 427 inclusivement.

Art. 5.

Dans les cas d'assurance à l'année, 1° les risques dans la mer Baltique du 1er octobre au 31 mars inclusivement, seront passibles d'augmentation de prime, à régler de gré à gré ou par arbitres ; 2° les risques de blocus, officiellement connu au lieu et avant la date du départ du navire, ne sont point à la charge

des assureurs, tous droits des parties réservés dans les autres cas.

552. La première partie de l'article répond à l'article 4 de la police parisienne ; mais celle-ci affranchit les assureurs des risques du Sénégal en toutes saisons, et de ceux de la mer Noire, de la Baltique, et des mers du nord au delà de Dunkerque, du 1er octobre au 1er avril, dans toute assurance à terme, tandis que notre article, uniquement applicable aux assurances à l'année (c'est une première et importante différence) ne parle que des risques de la mer Baltique, du 1er octobre au 31 mars, et se borne à stipuler une augmentation de prime, qui doit être réglée à l'amiable, s'il est possible, et, à défaut, par arbitres nommés par le tribunal de commerce, si les parties ne peuvent en convenir.

553. La seconde partie de l'article affranchit l'assureur à l'année des risques de tout blocus officiellement connu au lieu et avant la date du départ. Cette disposition est assez claire pour n'avoir aucun besoin d'explication. Si, en fait, au lieu et avant la date du départ le blocus est connu *officiellement*, c'est-à-dire dénoncé au commerce, soit par le gouvernement français, soit par un gouvernement étranger, l'assuré demeure chargé des risques de ce blocus.

Dans les autres cas, la police réserve les droits des parties; mais nous avons vu, t. 1er, nos 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208, que les risques de blocus étaient des risques de guerre, mariti-

mes et fortuits, dont les assureurs doivent évidemment répondre, lorsque la police met, comme la nôtre, cette espèce de risques à leur charge.

Article 6.

Il n'y aura pas d'augmentation de prime pour les risques de quarantaine au lieu de l'arrivée ; mais si, pour faire quarantaine, le navire, par suite des réglemens sanitaires, relève pour un autre lieu, ou s'il la fait au Hoc ou sur la rade du Havre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime réglée par arbitres.

554. Cet article a besoin, pour tout commentaire, des observations que nous avons placées sous l'article 7 de la police de Paris. Nous y ajouterons, toutefois, une réflexion importante : la police de Nantes affectionne les réglemens par voie d'arbitrage ; ils entraînent, cependant, presque toujours, des lenteurs fâcheuses, et mieux vaudrait, à l'exemple de la police parisienne, déterminer à l'avance, et proportionnellement à la durée de la quarantaine, faite ailleurs qu'au lieu d'arrivée, l'augmentation de prime acquise aux assureurs.

Notre police met au compte de l'assureur les risques de la quarantaine faite au lieu *d'arrivée ;* la police de Paris dit, avec plus de prudence : au lieu de *destination*. Nous croyons que la pensée des deux for-

mules est la même. Cependant il peut arriver que le lieu *d'arrivée* ne soit pas le lieu de la *destination*, et des difficultés plus ou moins fondées, mais qu'il est toujours bon de prévenir, peuvent naître alors d'une expression peu précise.

(Voir t. 1er, nos 239 et 240.)

ARTICLE 7.

Les risques sur marchandises commencent du moment où elles ont été chargées dans le navire, ou dans les allèges pour les y porter, et finissent à l'instant où elles sont délivrées à terre.

555. Cet article répond au premier paragraphe de l'article 5 de la police de Paris, et, malgré le silence qu'il garde sur les risques du transport par allèges, *dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement*, nous ne doutons pas qu'il n'ait la même portée et qu'il ne doive produire le même effet. Nous croyons même que les risques de transbordement au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, mentionnés par la formule de Paris d'une manière toute spéciale, seraient à la charge des assureurs, sous l'empire du droit commun, et, à plus forte raison, sous l'empire de notre police.

(Voir t. Ier, nos 227, 228 et 230.)

ARTICLE 8.

Les risques sur corps du navire commen-

cent   pour durer jusqu'au jour de son entière décharge, sans aller au-delà du trentième jour écoulé après celui ou il aura été amarré ou ancré au lieu de sa dernière destination, ou après celui de la date de la déclaration d'entrée du capitaine, les cas de force majeure exceptés. Cependant le risque finit aussitôt que le navire reçoit à bord, au lieu de sa dernière destination, des marchandises pour le voyage en retour, même dans le cas où celles d'aller ne seraient pas entièrement déchargées; encore bien que les trente jours accordés pour le terme du risque ne seraient pas révolus.

556. Le point de départ des risques sur corps peut varier suivant les circonstances et la convention. On peut stipuler que ces risques courront du moment où le navire aura mis à la voile; du moment où il aura démarré; du moment où il aura commencé ou fini son chargement. Notre article laisse aux parties le soin de déterminer ce point de départ comme elles l'entendront; le blanc que l'on remarque à la première ligne de l'article est destiné à recevoir cette énonciation.

557. Trois événemens peuvent, aux termes de notre article, mettre fin aux risques sur corps :

1° L'entier déchargement du navire;

2° L'expiration du trentième jour écoulé après le

jour où le navire aura été amarré au lieu de sa dernière destination, ou celui de la date de la déclaration d'entrée du capitaine; sauf, bien entendu, le cas où une force majeure oblige le capitaine à relâcher dans un port qui ne serait point celui de sa destination;

3° La réception à bord, au lieu de la dernière destination, de marchandises de retour, quand même celles d'aller ne seraient pas encore entièrement déchargées.

Quelle que soit celle de ces trois circonstances qui se réalise, les risques sur corps prennent immédiatement fin.

Au surplus, nous renverrons le lecteur au commentaire placé sous l'article 6 de la police de Paris, dont les dispositions, bien que fort différentes, présentent beaucoup d'analogie avec la clause qui vient d'être analysée, t. Ier, nos 232, 233, 234, 235, 236 et 237.

Article 9.

Si l'assurance porte sur ou par navire désigné, en cas de non mise en mer après six mois de la date de la police, pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, neuf mois pour ceux au delà desdits caps, la prime convenue sera augmentée de un pour cent. Au bout d'un an dans le premier cas, et de quinze mois dans le second, il sera alloué aux assureurs deux pour

cent, et le contrat sera nul à partir de l'expiration de ces dernières époques.

558. Cet article répond à l'article 11 de la police parisienne; mais il dispose tout différemment.

L'article 349 du Code de commerce donne à l'assuré la faculté de rompre le voyage assuré, avant le commencement des risques, à la seule charge de payer 1/2 °/₀ de droit de ristourne; mais l'assuré peut retarder indéfiniment la mise en mer, et tenir ainsi dans l'incertitude l'assureur, qui a besoin cependant de connaître le plus tôt possible sa véritable situation.

Plus favorable à l'assuré que la police parisienne, qui, après trois mois d'attente, donne à l'assureur la faculté de résoudre le contrat moyennant 1/4 °/₀ de ristourne, la police nantaise laisse, au chargeur, ou à l'armateur, la liberté de retarder la mise en mer pendant un an, à partir de la date de la police, pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, pendant deux ans pour les voyages au delà de ces caps. Seulement, après six mois dans le premier cas, après neuf mois dans le second, l'assureur a droit à une augmentation de prime de un pour cent; augmentation qui s'élève à deux pour cent, au premier cas, après un an d'attente, et, au second, après quinze mois. L'expiration de ces derniers délais annulle le contrat, et, quoique l'article ne le dise point, laisse acquis à l'assureur le droit de ristourne fixé par la loi, c'est-à-dire 1/2 °/₀ de la somme assurée.

Il est bon de faire remarquer que les délais dont

nous venons de parler s'appliquent aux voyages de petit et de grand cabotage, puisque l'article distribue en deux classes seulement tous les voyages possibles : voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; voyages au delà de ces caps.

(Voir t. Ier, n° 252.)

Article 10.

En cas d'assurance sur navires indéterminés, l'assuré s'oblige de faire connaître le nom du navire au plus tard dans douze mois pour les voyages des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans six mois pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et dans deux mois pour ceux au petit cabotage; le tout à compter de la date de la présente; à défaut de quoi il sera alloué aux assureurs un pour cent, et le contrat sera nul de plein droit.

559. Point d'observations particulières à l'occasion de cet article. Sauf les différences des délais, que la police de Paris abrége beaucoup plus, sauf la stipulation au profit de l'assureur d'un droit d'indemnité moins fort, il reproduit exactement l'article 10 de cette police.

(Voir t. Ier, nos 247 et suivans, jusqu'au n° 251 inclusivement.)

ARTICLE 11.

Le droit de ristorne ou de résiliement sera d'un quart pour cent sans dérogation, sauf celui pour assurance par navires indéterminés, qui reste fixé à demi pour cent.

560. La disposition générale et positive par laquelle cet article, dérogeant à l'article 349 du Code de commerce, fixe le droit de ristourne (*restorne, ristorne* ou *ristourne*, de l'italien *ristorno*, c'est tout un, le *Guidon de la mer* dit *restor*) à un quart pour cent de la somme assurée, n'est susceptible d'aucune controverse, ni partant d'aucune explication.

Mais il n'en est point de même de la stipulation finale, qui dispose que le droit de ristourne demeure fixé à 1/2 % pour assurance par navires indéterminés.

561. Faut-il, rapprochant cette disposition de l'article 10, qui parle du cas d'assurance *sur* navires indéterminés, décider que notre article s'applique exclusivement aux assurances faites sur facultés, sans détermination de navire, tandis que les dispositions de l'article 10, de leur côté, ont exclusivement trait aux assurances sur corps indéterminé ?

Ou bien faut-il décider que l'article 10 s'applique aussi bien aux assurances sur facultés qu'aux assurances sur corps, et que la disposition actuelle se borne à régler la quotité du droit de ristourne, quand l'assurance est faite sur marchandises sans détermination de navire ?

Nous embrasserons sans aucune hésitation la première opinion. Si l'expression « assurance sur navires indéterminés » peut isolément s'entendre, aussi bien d'une assurance sur facultés que d'une assurance sur corps, il est impossible de se méprendre sur la valeur de la seconde : « Assurance par navires indéterminés. » Celle-ci évidemment ne peut s'appliquer qu'à des assurances sur facultés.

Une réflexion bien simple démontre d'ailleurs que le rédacteur de la police a voulu que l'article 10 s'appliquât exclusivement au cas d'une assurance sur corps, et l'article 11 au cas d'une assurance sur facultés. Il résulte de ce dernier article que notre police permet, comme le droit commun, l'assurance sur facultés sans détermination de navire ; or comment cette tolérance serait-elle accordée par l'article 11, si l'article 10, qui oblige, sous peine de nullité du contrat, l'assuré à faire connaître le nom du navire dans un certain délai, s'appliquait aux assurances sur facultés? Il est évident que la première disposition annulerait la seconde. Il faut donc conclure que l'article 10 est exclusivement fait pour les assurances dont un navire, indéterminé au moment du contrat, mais qui doit être nommé dans un certain délai, forme l'objet, tandis que l'article suivant, exclusivement applicable aux assurances sur facultés, permet implicitement de les faire assurer sans détermination du navire qui les porte, mais sous l'obligation de payer, en cas de ristourne, le droit ordinaire de 1/2 p. °/₀.

Article 12.

Dans le cas d'assurance à prime liée sur navire destiné pour les Indes-Orientales ou Occidentales, il est accordé au capitaine, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour à compter du jour où le navire aura abordé dans un des ports de sa destination, où il fera la vente de sa cargaison, ses recouvremens, ses achats et chargement en retour; passé ce délai de six mois, il sera payé aux assureurs demi pour cent pour chacun des mois de plus long séjour, jusqu'à douze mois, après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques, et il leur sera acquis les deux tiers de la prime liée, fixée par la police, plus l'augmentation à laquelle donneront lieu les mois de séjour, et sans préjudice de celle à régler pour le temps de guerre.

562. Cet article correspond à l'article 8 de la police de Paris, et sauf la différence des délais, plus courts dans la formule parisienne que dans la nôtre, sauf l'élévation, plus grande à Paris qu'à Nantes, de l'augmentation de prime acquise aux assureurs pour chaque mois de prolongation de séjour, le sens général des

deux articles est le même, et le commentaire placé sous l'un peut servir à éclairer l'autre. (Voir t. Ier, nos 241 et suivans, jusqu'au no 246 exclusivement.)

Cependant la rédaction de notre article, vicieuse sous plus d'un rapport, rend nécessaires quelques observations.

563. La vieille expression: *Indes-Orientales*, pour désigner les deux grandes presqu'îles et les côtes orientales de l'Asie; *Indes-Occidentales*, pour désigner le continent américain, dernière trace de l'erreur qui fit prendre, à Colomb, Haïti pour une portion du continent asiatique, ne devrait assurément pas se retrouver dans une formule d'assurance en vigueur au dix-neuvième siècle. Ce n'est pas tout, et l'emploi de ce mauvais langage établit entre les stipulations des deux polices, pour semblables qu'elles paraissent à la première vue, une différence bien importante. La police de Paris ramène à deux classes tous les voyages possibles : voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance : voyages en deçà de ces caps. Quand le voyage, assuré à prime liée, appartient à la première catégorie, le délai accordé par l'article 8 de la police est de six mois, de quatre mois quand le voyage est de la seconde. Aucun voyage n'échappe à ces catégories nettes et simples; l'article parisien contient donc une solution applicable, sans contestation possible, à toute convention d'assurance à prime liée, quelle qu'elle soit.

En est-il ainsi de la police de Nantes? Non sans doute. Notre article contient, sans contredit, une

solution précise, pour tout voyage fait à destination des Indes proprement dites, et du continent américain; mais que décidera-t-on si le voyage est fait à destination des côtes d'Afrique, de la mer Rouge, des Açores, des Canaries, de Sainte-Hélène ou de tout autre point du globe?

La réponse, sans doute, est toute faite : les polices d'assurance ne sont que des conventions privées; tout ce qui n'est point spécialement réglé par elles demeure décidé par la loi commune, et, le Code ne contenant aucune décision qui corresponde à notre article, il est certain que, dans tout voyage à prime liée, exécuté sous l'empire de la police nantaise, pour un autre lieu que les Indes orientales ou occidentales, le capitaine pourra, sauf la preuve de dol ou de mauvaise foi, employer à ses opérations, au lieu de destination, tout le temps qu'il jugera convenable, sans que les assureurs puissent invoquer contre lui aucune déchéance, ni même aucune indemnité. Mais c'est évidemment là une solution très-mauvaise, tout-à-fait au désavantage des assureurs, et dont ils devraient éviter les dangers par une rédaction plus prudente.

564. Nous devons aussi faire remarquer que la police de Nantes, en faisant courir le délai accordé au capitaine du jour où le navire abordera dans un des ports de sa destination où il fera la vente de sa cargaison, ses recouvremens et son chargement de retour, peut donner lieu à de nombreuses et graves difficultés. De quelle époque, en effet, fera-t-on courir le délai, si le navire va successivement toucher dans plusieurs ports,

et n'achève que dans le plus éloigné ses opérations, commencées, plusieurs mois auparavant, dans le premier ? Il semble, et la rédaction de l'article autorise et justifie assez bien cette opinion, que le délai ne puisse courir que du jour où le navire abordera au port dans lequel doivent s'accomplir et se terminer les opérations que l'article énumère; or, il faut le dire, cette décision est bien défavorable aux assureurs! Plus précise et plus nette, la police parisienne a prévenu toute difficulté, en faisant courir le délai du jour où le navire aborde au premier port dans lequel il doit commencer ses opérations.

565. Puisque notre police met à la charge des assureurs, sauf augmentation de la prime convenue, tous risques de guerre, elle fait sagement de stipuler que l'article actuel aura son effet, soit en temps de guerre, soit en temps de paix, et qu'au premier cas la prime de guerre appartiendra à l'assureur, indépendamment des deux tiers de la prime liée, et de l'augmentation à laquelle aura pu donner lieu la prolongation de séjour.

Article 13.

Les assurés sur marchandises autres que celles pour compte de l'armement, sont dispensés de rapporter les certificats de visite du navire.

566. Pour bien saisir le but de cet article, il faut le rapprocher de la disposition par laquelle l'article 3

de la police, consacrant un principe de droit commun, affranchit les assureurs du vice propre de la chose. Toutes les fois que le dommage éprouvé par les marchandises sera causé par le vice propre du navire à bord duquel elles seront chargées, ce dommage n'ayant point pour cause une fortune de mer, l'assureur n'en saurait répondre; or, de même que la représentation d'un certificat de visite, attestant le bon état du navire avant le départ, exclut, dans le doute, la présomption de vice propre, de même l'absence de certificat fait naître la présomption contraire. Nous avons établi tous ces principes, t. I[er], n[os] 213 et suivans, jusqu'au n° 218 inclusivement.

Cette présomption, avons-nous ajouté, *ibid.*, n° 219, est opposable aux simples chargeurs aussi bien qu'aux armateurs, car ils doivent certainement s'imputer de n'avoir pas exigé la représentation du certificat de visite avant de signer la charte-partie.

Le droit commun impose donc aux simples chargeurs l'obligation de rapporter, à leurs risques et périls, un certificat de visite constatant le bon état du navire avant le départ. C'est précisément de cette obligation que les relève notre article 13, en stipulant, bien entendu, que les marchandises chargées pour compte de l'armateur ne jouiront point de la dispense.

Arricle 14.

Dans le cas d'avaries particulières sur marchandises, les assureurs ne paieront que l'excédant de :

5 P. CENT SUR LES	5 P. CENT SUR LES	10 POUR CENT SUR LES		15 P. CENT SUR LES
Bœuf et lard salé.	Cacao en sacs.	Alizaris.	Gommes en sacs et en grenier.	Cendres gravelées.
Beurre.	Café en nattes et balles.	Alun.	Gingembre.	Grains en grenier.
Cacao } en futailles.	Épices en sacs.	Amidon.	Grains en sacs ou en futailles.	Graines et grenailles.
Café } en futailles.	Gomme en futailles et caisses.	Anis.	Légumes secs en futailles ou barils.	Gravures.
Cochenille.	Laines lavées.	Biscuit en futailles.	Pelleteries.	Livres.
Coton.	Poivre en sacs ou balles.	Bois de réglisse.	Poissons secs ou salés.	Légumes en sacs ou grenier.
Cordage.	Quercitron.	Cacao en grenier.	Potasse ou perlasse.	Papier.
Épices en futailles.	Riz en futailles.	Café en sacs ou en grenier.	Riz en sacs.	Peaux vertes.
Farine en barils.	Sucre en caisses ou futailles.	Cendres de varec et de tabac.	Sucre en sacs ou nattes.	Plumes.
Indigo.	Tabacs en futailles.	Chanvres et lin.	Salsepareille.	Salpêtre.
Rocou.	Toiles et tissus de lin.	Couperose.	Sumac.	Soude.
Savon.	Tissus de laine.	Cuirs.	Toiles bleues (dites Guinées.)	Suc de réglisse.
Suif.	Tissus de coton (Guinées exceptées.)	Farines en sacs.	Verdet en sacs et balles.	Tabacs en balles ou surons.
Soufre brut et en canon.	Vert-de-gris en futailles.	Fleur de soufre.		
Thé.		Garance.		

Pour toutes les marchandises non désignées dans le tableau ci-dessus, il demeure convenu que les retenues seront exercées comme sur celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport et d'analogie.

567. Cet article correspond au deuxième et au troisième paragraphes de l'article 20 de la police de Paris; seulement, la police parisienne, au lieu de déclarer que les marchandises, omises sur le tableau, subiront la même retenue que celles avec lesquelles elles auront le plus d'analogie, disposition qui doit donner lieu à de fréquentes contestations, fixe à forfait, et d'avance, le chiffre de la franchise sous laquelle seront payés les objets non compris au tableau. Les assureurs nantais devraient bien adopter cette clause prudente et sage.

(Voir, au surplus notre commentaire, sous l'article 20 de la police parisienne, t. II, nos 351 et 354.)

Article 15.

Hors le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assurance n'a lieu que franc de coulage sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage; franc d'avaries, sur le fromage, le sel, les fruits verts ou secs, et les laines en suint, ainsi que celles provenant de la rouille pour les marchandi-

ses qui y sont sujettes, ou de la fragilité des objets casuels, tels que les glaces, faïence, la porcelaine et les verroteries.

S'il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs paieront seulement le coulage extraordinaire, sous la déduction du coulage ordinaire, qui demeure fixé à cinq pour cent pour les voyages au grand et au petit cabotage, à dix pour cent pour les voyages de long cours, jusqu'aux caps Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze pour cent pour les voyages au-delà desdits caps. Ils ne paieront, pour avaries simples, que l'excédant de cinq pour cent sur les objets fragiles, et de quinze pour cent sur le fromage, le sel, les fruits verts ou secs, les laines en suint, et sur les marchandises sujettes à la rouille.

568. Rien de plus simple, au premier abord, que le système de cet article, dans lequel se retrouvent, au surplus, des dispositions analogues à celles du premier et du quatrième paragraphes de l'article 20 de la police de Paris, et, cependant, nous verrons qu'il peut donner lieu à de graves difficultés.

Hors les cas de naufrage et d'échouement avec bris, quels que soient, d'ailleurs, le dommage survenu et la cause de ce dommage, l'assurance est toujours faite franc de toute avarie particulière, sur le froma-

ge, le sel, etc., comme aussi de toute avarie provenant de la fragilité naturelle de certaines marchandises, telles que faïences, porcelaine et verroterie, dont l'énumération est purement démonstrative. Dans le même cas, les avaries provenant de la rouille, mais seulement (remarque importante) quand les marchandises assurées y sont sujettes, enfin, tout coulage quelconque sur les liquides ou autres marchandises analogues, telles que les mélasses, par exemple, demeurent aussi, exclusivement, au compte de l'assuré.

Si, au contraire, il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs, en considération du dommage inévitable que ces deux espèces d'accidens causent à toute marchandise, indépendamment de sa nature propre, se chargent du coulage extraordinaire, déduction faite du coulage ordinaire, dont la quotité demeure fixée à un taux plus élevé que le chiffre stipulé par la police parisienne, et ils paient l'excédant de cinq pour cent sur les objets fragiles, et de quinze pour cent sur les objets sujets à la rouille, et sur les autres marchandises énumérées dans l'article.

569. Aucune difficulté jusque-là; mais une question, que la police de Paris (article 20), et la police du Havre (article 8), nous ont déjà présentée, se retrouve ici: notre article déroge-t-il ou non à la disposition de l'article 409 du Code de commerce, qui, dans tous les cas donnant lieu au délaissement, répute non écrite la clause *franc d'avarie*, et rend à l'assuré l'option absolue entre l'action d'avarie et l'action en délaissement?

Il est évident, tout d'abord, que notre article ne contient aucune dérogation générale et absolue à la règle posée par l'article 409 du Code. Nous devons en conclure que la stipulation par laquelle l'article déclare, hors les cas de naufrage ou d'échouement avec bris, franches de tout coulage, certaines denrées; franches d'avaries provenant de rouille ou de fragilité, certaines autres marchandises, et quelques-unes, enfin, franches de toute avarie quelconque, est réputée non écrite, toutes les fois qu'il survient un sinistre donnant ouverture au délaissement, et que, nonobstant l'apparente prohibition contenue dans le premier paragraphe, l'assuré a néanmoins, dans ce cas, le droit le plus entier d'exercer, à son choix, et sans aucune retenue, l'action d'avarie ou l'action d'abandon.

Quant à la disposition écrite au second paragraphe, et qui stipule expressément une certaine retenue pour les cas de naufrage et d'échouement avec bris, nous pensons qu'elle doit toujours recevoir son application. L'assuré ne pourra donc exercer l'action en avarie, même dans les cas qui donneraient lieu au délaissement, qu'en subissant les retenues fixées par le paragraphe, sans préjudice, bien entendu, du droit de délaisser, qui lui demeure acquis, suivant les règles générales du Code, et les dispositions spéciales de la police.

Nous tirons notre principale raison de décider de la disposition par laquelle l'article 25 de la police déclare que, sauf deux exceptions, dont l'une concerne spécialement l'échouement avec bris, l'action en délaisse-

ment s'ouvre et s'exerce, sous l'empire de la police, conformément aux règles du droit commun.

Le naufrage que mentionne l'article actuel est toujours un cas de délaissement; il donne toujours lieu, par conséquent, à l'application de l'article 409 du Code. La disposition de notre article qui stipule une retenue exercée au profit de l'assureur pour le cas spécial de naufrage, ne peut donc évidemment avoir aucun sens, si elle ne signifie point que, même dans le cas de l'article 409 du Code, et par dérogation à cet article, l'assuré subira une certaine retenue, s'il exerce l'action d'avarie.

(Voir, au surplus, t. II, nos 351 et suivans, jusqu'au n° 360 inclusivement, notre commentaire sous l'article 20 de la police de Paris, et, même volume, nos 448 et 492, notre commentaire sous l'article 13 de la police de Marseille et sous l'article 8 de la police du Havre.)

Article 16.

En cas d'avaries particulières sur corps les assureurs ne rembourseront que l'excédant de trois pour cent.

Il ne sera admis, dans les comptes auxquels les avaries particulières donneront lieu, que les objets remplaçant ceux perdus, brisés ou endommagés pendant le voyage assuré, et, de tous les ouvrages de cette nature (les ancres et les chaînes seules excep-

tées), il sera déduit le tiers pour compenser la différence entre le neuf et le vieux.

Il est bien entendu qu'il ne sera fait aucune déduction pour ce qui concerne la main-d'œuvre (les calfatages exceptés), et qu'elle ne sera exercée que sur le remplacement des cordages, voiles, bois, mâtures, et autres objets sujets à dépérissement.

570. Le premier paragraphe de notre article répond à l'article 15 de la police de Paris. Il est de jurisprudence que la quille, les agrès, les apparaux et dépendances sont compris sous l'expression générale *corps*, et que les franchises pour avaries doivent se calculer sur la valeur assurée ; notre article, qui doit se combiner, d'ailleurs, avec l'observation générale placée en tête de la police, a donc sur ce point exactement le même sens que l'article 15 de la police parisienne, dont la rédaction plus explicite stipule formellement un mode de calcul, et exprime, en détail, les différentes dépendances, qui se rattachent au mot *corps*.

(Voir t. II, n°s 318 et suivans, jusqu'au n° 320 inclusivement.)

571. Le deuxième et le troisième paragraphes répondent au premier paragraphe de l'article 18 de la police parisienne.

Notre article n'exprime pas que les stipulations contenues dans son deuxième paragraphe doivent exclusivement s'appliquer aux avaries particulières sur

corps; mais il est évident, soit par la rédaction générale de la clause, soit par la nature des objets sur le prix desquels on admet, en cas de remplacement, une réduction pour différence du vieux au neuf, qu'il ne s'agit point dans cet article d'avaries sur facultés.

L'article, si l'on voulait l'entendre au pied de la lettre, semblerait obliger les assureurs à recevoir, dans les comptes, tout objet acheté en remplacement d'un objet perdu, brisé et endommagé, pendant le voyage assuré, quelle que fût la cause de l'avarie ; mais les principes fondamentaux du contrat déchargent l'assureur de tout accident qui ne provient point d'une fortune de mer, et c'est en ce sens que l'article, moins soigneusement rédigé que l'article correspondant de la formule parisienne, doit être entendu.

572. La déduction stipulée par l'une et l'autre formule est la même, un tiers sur le coût des objets achetés en remplacement. Notre police n'ajoute point, comme la police parisienne, que le coût de ces objets doit être calculé au lieu des réparations ; c'est une omission qui peut donner lieu à difficulté. Nous avons dit, en commentant la police parisienne, qu'il nous semblerait plus équitable, et surtout plus conforme au principe suivant lequel la chose assurée conserve toujours, entre l'assureur et l'assuré, la valeur qu'elle avait au départ, de calculer cette réduction sur le prix que l'objet aurait coûté dans ce lieu. Nous persistons dans cette opinion, que l'usage de Marseille a consacrée. (Voir t. II, n[os] 335 et 438.)

573. Notre article diffère, enfin, en deux autres points importans de la police parisienne.

Il excepte, d'abord, de la stipulation qui admet une déduction pour différence du neuf au vieux, non seulement les ancres, pour lesquelles la formule parisienne fait la même exception, mais aussi les chaînes-câbles (l'expression chaînes employée par l'article est générale), sur lesquelles les Parisiens stipulent quinze pour cent de réduction.

574. La seconde différence consiste en ce que, sauf les calfatages, l'article déclare expressément que la réduction stipulée ne sera jamais faite sur la main d'œuvre, et qu'elle ne s'exercera que sur le remplacement des objets sujets à dépérissement.

Ces derniers mots révèlent la pensée qui a fait, à tort, suivant nous, affranchir de toute réduction, pour différence du vieux au neuf, le prix de la main-d'œuvre. On a supposé que la main-d'œuvre ne vieillissant pas, puisqu'elle se consomme en quelque sorte immédiatement, il n'était point juste de soumettre à aucune réduction le prix pour lequel elle entre dans le coût général des objets achetés en remplacement.

Nous avons démontré plus haut, n° 334, le vice de ce raisonnement; il serait oiseux de répéter ici ce que nous avons dit à ce sujet.

575. Les réductions stipulées par notre article sont-elles applicables au réglement des indemnités dues pour avaries grosses sur corps ?

Puisque notre police est muette sur ce point, et laisse, par conséquent, au droit commun tout son em-

pire, la réponse dépend du parti que l'on embrassera sur la question de savoir si la réduction, pour différence du vieux ou du neuf, découle des principes naturels du contrat d'assurance, en sorte qu'elle doive s'opérer sous l'empire du droit commun, ou si, au contraire, dérogatoire à ce droit, elle a besoin d'être expressément stipulée.

Cette dernière opinion, adoptée par la cour de cassation (voir ci-dessus, n° 332, en note), et défendue par quelques auteurs, est vivement combattue par la jurisprudence de la cour d'Aix, du côté de laquelle nous croyons devoir nous ranger.

(Voir t. II, n°° 332 et suivans, jusqu'au n° 338 inclusivement.)

Article 17.

En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, en quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts d'avaries sur les ustensiles de pêche, et de la perte des câbles et ancres pendant le mouillage aux lieux de pêche.

576. Cet article correspond à la première partie du quatrième paragraphe de l'article 18 de la police parisienne; mais, plus favorable aux assurés, il laisse à la charge des assureurs les risques des embarcations employées à la pêche, et ne stipule que l'exemption, des avaries sur les ustensiles de pêche, et des per-

tes d'ancres et de câbles ; les simples avaries sur ces derniers objets demeurent au compte des assureurs.

(Voir t. II, n° 339.)

ARTICLE 18.

Il ne sera remboursé pour avaries grosses ou communes que l'excédant de trois pour cent sur l'estimation donnée par la police à l'objet assuré.

577. Cet article, qui répond à la seconde disposition de l'article 14 de la police de Paris, en diffère en deux points : il ne fait point de distinction entre les voyages de long cours et ceux de cabotage ; il stipule une franchise beaucoup plus forte.

578. L'expression : *valeur assurée*, employée par la police parisienne, équivaut à l'expression : *estimation donnée à l'objet assuré par la police*, dont se sert notre article. Si la police ne contient point cette estimation, la valeur assurée se déterminera suivant les règles posées par l'article 339 du Code de commerce.

(Voir t. II, n°s 300, 301 et suivans, jusqu'au numéro 313 exclusivement.)

ARTICLE 19.

Si l'assuré s'est réservé le fret ou l'appréciation du fret, il demeure passible de la contribution légale de ce fret aux avaries

communes, à la décharge des assureurs sur corps.

579. Il peut arriver, notamment quand la cargaison appartient à l'armateur du navire, qu'aucun fret n'ait été convenu, et qu'il n'y ait point de charte-partie. Dans ce cas, s'il s'ouvre une contribution pour avarie grosse, le navire et le fret devant y contribuer chacun par moitié, il est indispensable de donner au fret une appréciation purement estimative et conventionnelle. Tel est le sens des mots « appréciation du fret », employés par notre article.

Quant à la stipulation qu'il contient, il est aisé d'en démêler le sens et l'équité.

L'article 386 du Code de commerce dispose que le fret des marchandises sauvées fait partie du délaissement, et appartient aux assureurs, avec le navire abandonné, sans préjudice des droits des créanciers privilégiés sur l'un et sur l'autre.

Lorsque l'assuré, par une clause dérogatoire à cet article, stipulait, suivant un ancien usage de la place de Nantes, que le fret ou l'appréciation du fret lui serait réservé, en cas de délaissement, il était tout simple et fort juste que l'assureur stipulât de son côté l'exemption des contributions dont le fret demeurait passible.

Tel était le but de l'article qui nous occupe.

Aujourd'hui, l'usage dont nous venons de parler n'existe plus; les assurés ont perdu l'habitude de se réserver le fret; notre article devient donc inutile, et, afin de prévenir les difficultés, on a le soin d'y déroger expressément par une clause manuscrite.

Article 20.

Les avaries grosses et les avaries simples seront toujours réglées séparément ; et dans les voyages qui comporteront une ou plusieurs escales avec mutation des objets composant le chargement, les réglemens d'avaries quelconques seront, en outre, faits distinctement, même à l'égard du navire, pour chaque partie du voyage entier, ainsi divisé d'un lieu à un autre.

580. Nous avons expliqué plus haut, dans le commentaire placé sous l'article 14 de la police parisienne, le but, l'effet et l'importance de la clause qui stipule le réglement séparé et indépendant des avaries grosses et des avaries particulières; nous nous bornerons à y renvoyer le lecteur.

581. La seconde disposition par laquelle notre article établit que les réglemens d'avaries quelconques seront toujours faits distinctement, même à l'égard du navire, pour chaque partie du voyage, toutes les fois que le voyage comportera une ou plusieurs escales, avec mutation des objets composant le chargement, correspond à l'article 5 de la police du Havre; mais il existe entre les deux articles des différences remarquables.

La première et la plus importante, c'est que la police du Havre ne stipule le réglement séparé, après

chaque voyage, et même après chaque escale, que pour les seules avaries sur corps, tandis que la disposition de la police nantaise s'applique expressément à toutes avaries quelconques.

Enfin, notre article ne parle point du cas d'assurance à prime liée, auquel la police du Havre applique formellement, au contraire, la clause qui nous occupe. Cette omission, qui pourrait cependant donner lieu à quelques mauvaises difficultés, n'empêche point les deux articles de produire, sur ce point, le même effet. Il est évident que les voyages à prime liée sont compris dans la catégorie générale que dresse l'article « des voyages qui comportent une ou plusieurs escales avec mutation des objets composant le chargement ». Seulement il faut blâmer l'obscurité de la rédaction; on ne saurait exprimer les conventions en termes trop clairs et trop explicites.

(Voir t. II, n°s 485 et 486.)

Article 21.

Le délaissement dans le cas d'échouement avec bris ne pourra être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration s'élevant aux trois quarts de la valeur de l'objet assuré.

582. L'échouement avec bris est rangé par l'article 369 du Code au nombre des sinistres majeurs, dont la seule survenance ouvre l'action en délaissement, soit du corps, soit des facultés.

Notre article déroge à cette disposition de la loi.

Sous son empire, le seul fait d'échouement avec bris ne donne point lieu au délaissement ; pour que le délaissement soit ouvert à l'assuré, il faut que l'échouement, même avec bris, ait causé une perte ou détérioration égale aux trois quarts, au moins, de la valeur de l'objet assuré.

Il est à propos de faire remarquer que la généralité des termes, dans lesquels cette clause est conçue, la rend applicable au cas d'assurance sur facultés comme au cas d'assurance sur corps.

583. Notre article n'a point décidé, à l'exemple de l'article 12 de la police parisienne, la question de savoir si la perte, qui seule peut donner ouverture au délaissement, doit être purement matérielle, ou s'il est permis, au contraire, de porter en compte, pour justifier d'une perte de 75 p. %, les frais rendus nécessaires par le sinistre.

Malgré l'opinion contraire d'Estrangin et de Pardessus, nous pensons, avec Dageville, que l'on doit adopter l'interprétation la plus favorable à l'assuré, et décider qu'il lui suffit, puisque la loi s'explique d'une manière générale, de justifier d'une perte effective et fortuite de 75 p. % de la valeur de la chose assurée, quels que soient d'ailleurs les élémens de cette perte, pour avoir, sans contestation possible, le droit de délaisser. Au reste, nous nous sommes déjà expliqué sur cette question, t. II, n° 284.

Sur l'origine, la nature et l'effet de l'action en délaissement, voir t. II, n°s 253 et suivans, jusqu'au n° 257 inclusivement.

Sur l'échouement avec bris, voir t. I[er], n[os] 156 et 157, et t. II, n° 266.

Sur le délaissement pour perte des trois quarts, voir t. II, n[os] 282 et suivans, jusqu'au n° 291 inclusivement.

Article 22.

Soit que l'assuré ait fait le délaissement ou non, et sans préjudice à ses droits, il demeure tenu de veiller à la salvation et conservation des objets assurés, et il est autorisé à les bénéficier, recharger sur un ou plusieurs autres bâtimens; de les vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui en proviendront, lui donnant tous pouvoirs à cet égard, à moins que par un acte formel les soussignés ne lui fassent connaître leurs intentions contraires.

584. Cet article correspond à l'article 13 de la police de Paris, et plus exactement encore à l'article 11 de la police du Havre. La police nantaise semble même ajouter quelque chose aux dispositions de la police du Havre, en donnant expressément à l'assuré le pouvoir de recharger les objets assurés sur un ou plusieurs autres bâtimens.

Mais notre article ne déclare point, comme le fait la police du Havre, que tous les frais de sauvetage seront reconnus par les assureurs, et remboursés sur la

production des comptes, et sur la seule affirmation de l'assuré. D'un autre côté, l'article oblige bien l'assuré à *veiller* à la conservation des objets assurés, mais sans lui imposer, comme l'article 381 du Code, l'obligation d'y *travailler*.

Aussi, nous n'en faisons aucun doute, sous l'empire de notre police, l'obligation de l'assuré ne va point jusqu'à faire, de ses propres deniers, les avances nécessaires au sauvetage, et il doit être déchargé de toute responsabilité envers les assureurs, par la justification de l'impossibilité où il s'est trouvé de contracter des marchés à forfait.

Voir, au surplus, nos explications sous l'article 13 de la police de Paris, t. II, nos 298 et 299, et sous l'article 11 de la police du Havre, même volume, no 498.

ARTICLE 23.

A défaut de nouvelles du navire, l'assuré pourra faire le délaissement après dix-huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn ou de Bonne-Espérance, après un an pour tous autres voyages de long cours et de grand cabotage, et après six mois pour le petit cabotage, à compter du jour du départ, ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues.

585. Cet article correspond au premier paragraphe de l'article 12 de la police de Paris, et, sauf une diffé-

rence considérable dans les délais, que notre police abrége de beaucoup, puisqu'elle ouvre le délaissement, après six mois pour les voyages au petit cabotage, après un an pour les voyages de grand cabotage et les voyages de long-cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, après dix-huit mois pour les voyages au-delà de ces caps, leurs dispositions sont entièrement conformes, et nous ne pourrions que reproduire inutilement les explications données, t. II, nos 259 et suivans, jusqu'au no 265 inclusivement.

Article 24.

Le montant de l'assurance sera payé en entier, s'il y a délaissement accepté ou jugé valable.

586. Cet article n'a point besoin de commentaire; il n'ajoute ni ne retranche rien au droit commun. Il exprime, par opposition, sans doute, au cas d'avarie, dans lequel l'assuré n'est tenu de la perte que sous la retenue de certaines franchises, stipulées dans les articles 14, 15, 16, 17 et 18, que l'assureur poursuivi par l'action en délaissement devra payer l'indemnité tout entière.

Article 25.

Le délaissement pourra être fait conformément aux dispositions du Code de com-

merce, sauf les exceptions portées aux articles 21 et 23 ci-dessus.

587. Cet article, rapproché des articles 21 et 23, précédemment expliqués, renferme toute la théorie de notre police en matière de délaissement.

Sauf le cas d'échouement avec bris, qui, nous l'avons déjà vu, n'est un cas de délaissement, sous l'empire de la police, qu'autant qu'il en résulte une perte ou une détérioration égale aux trois quarts de la valeur de la chose assurée; sauf l'abréviation des délais après lesquels, suivant l'article 23, le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait, cette théorie est en tout point conforme à celle du Code de commerce.

En commentant l'article 12 de la police parisienne, nous avons eu le soin d'exposer, non-seulement l'origine et la nature de l'action en délaissement, mais encore les dispositions du droit commun sur cette matière; nous pouvons donc renvoyer le lecteur aux nos 253 et suivans, jusques et y compris le no 290 de cet ouvrage.

Article 26.

Les paiemens dus par les assureurs seront faits, pour les avaries, un mois, et pour les pertes avec délaissement, trois mois après la demande fondée sur la justification des pertes ou dommages.

588. Le délai, après lequel notre article déclare paya-

bles les sommes dues par les assureurs, en cas de perte avec délaissement, n'est autre que le délai prescrit par l'article 382 du Code de commerce.

589. En décidant que les avaries seraient payées un mois après la demande, appuyée de la justification des dommages, notre article résout, dans le même sens que l'article 24 de la police parisienne, la question controversée de savoir si l'indemnité pour avaries peut être réclamée avant la fin des risques. (Voir t. II, n° 367.)

Bien qu'il parle simplement de la justification des pertes ou dommages, l'article a le même sens et la même portée que l'article 24 de la formule parisienne, qui exige, d'une manière générale, « les pièces justificatives. » L'assuré doit prouver, comme il a été dit plus haut, la réalité de la mise en risque, la perte fortuite, et la valeur de la chose assurée.

(Voir t. II, n°s 368 et suivans, jusqu'au n° 378 exclusivement.)

590. Nous avons aussi, en expliquant la formule parisienne, exposé comment, de droit commun et en l'absence de toute convention spéciale, l'assureur, non recevable à discuter la qualité de propriétaire de l'assuré, à moins que l'assurance ne soit faite par procuration d'un tiers, doit payer quiconque justifie de l'identité des risques, dont il réclame l'indemnité, avec les risques assurés.

(Voir t. II, n°s 378 et suivans, jusqu'au n° 386 exclusivement.)

Article 27.

Dans aucun cas les assureurs ne pourront être tenus de payer au-delà de la somme assurée.

591. Cet article n'exprime point, comme le fait l'article 22 de la police parisienne, que l'engagement de chaque assureur soit limité à la somme par lui souscrite, mais uniquement que *les assureurs* ne pourront jamais être tenus de payer au-delà de la totalité de la somme assurée portée sur la police ; en d'autres termes, que l'assuré ne pourra jamais cumuler l'action d'avarie et l'action en délaissement.

La stipulation de non solidarité qui résulte implicitement, mais très-clairement, des termes de l'article 22 de la police parisienne, n'est donc point contenue dans notre article, et la solidarité se présumant toujours en matière commerciale, et, par conséquent, en matière d'assurance, nous croyons que sous l'empire de la police nantaise, qui ne fait nulle part la stipulation contraire, on doit décider que les assureurs sont engagés solidairement au paiement de la somme assurée.

(Voir, au surplus, les explications données sous l'article 22 de la police de Paris, t. II, n° 362 et suivans, jusqu'au n° 366 exclusivement.)

Article 28.

Tous avis, communications et détails de

chargement qui ne changeront rien à la nature du contrat souscrit, seront visés par l'apériteur seul et pour tous.

592. Tout le monde sait que *l'apériteur* d'une police d'assurance est l'assureur qui le premier y appose sa signature.

La disposition de notre article n'a guère besoin d'explication ; elle évite aux assurés l'embarras des avis et des communications multipliées qu'ils devraient faire à chaque assureur en particulier.

Article 29.

En cas de contestations, elles seront terminées par la voie de l'arbitrage, sans appel ni autre sorte de recours; et les deux arbitres négocians ou anciens négocians domiciliés à Nantes, nommés à l'amiable chacun par l'une des parties, choisiront eux-mêmes, avant de prendre connaissance de l'affaire, un tiers-arbitre pour les départager au besoin.

593. Plusieurs difficultés, qu'une rédaction plus explicite aurait facilement prévenues, peuvent naître sur l'exécution de cet article.

Il impose aux parties l'obligation de se faire juger, en dernier ressort, par arbitres nommés à l'amiable ; il stipule une renonciation formelle à la juridiction ordinaire. Le décès, le déport ou le refus

de l'un des arbitres ne saurait donc mettre fin au compromis, et l'on doit passer outre à la nomination d'un nouvel arbitre ; rien de tout cela n'est douteux : car, si la cour de cassation décide, suivant une jurisprudence qu'un récent arrêt (10 juillet 1843) vient d'affermir encore, que toute clause compromissoire est nulle si elle ne désigne le nom des arbitres, cette décision, qui s'appuie sur les dispositions formelles de l'article 1006 du Code de procédure, ne saurait recevoir d'application en matière d'assurance maritime ; l'article 332 du Code de commerce, en effet, donne formellement aux parties le droit de se soumettre à la juridiction arbitrale, sans exprimer que les arbitres doivent être désignés à l'avance.

Mais quelle voie suivre si l'une des parties refuse de nommer son arbitre ? Malgré le silence de l'article qui ne prévoit point cette difficulté, doit-on recourir au tribunal de commerce, et assigner la partie récalcitrante en nomination d'office ?

Que décider, enfin, si l'une des parties refuse d'accepter l'arbitre désigné par l'adversaire ? Répondra-t-on que l'article enlève aux parties tout droit de récusation, et faudra-t-il qu'au lieu de nommer d'office qui bon lui semblera, le tribunal de commerce se borne à forcer la partie qui récuserait l'arbitre de l'adversaire à l'accepter pour juge ?

594. Avant de résoudre ces deux questions, il est à propos de déterminer le caractère de l'arbitrage stipulé par notre article. Est-ce un arbitrage volontaire ? est-ce un arbitrage forcé ?

Évidemment ce n'est pas un arbitrage forcé, puisque ce n'est point la loi, mais bien la convention qui l'impose aux parties.

Il avait été proposé, lors de la rédaction du Code de commerce, de rendre l'arbitrage obligatoire en matière d'assurance, comme on l'avait fait en matière de société commerciale; mais cette proposition, longuement débattue au conseil d'état, fut définitivement repoussée, et les procès d'assurance sont restés soumis à la juridiction ordinaire des tribunaux de commerce.

Il est donc certain que l'arbitrage stipulé par notre article n'est pas l'arbitrage forcé, dont s'occupent les articles 51 et suivans du Code. Un tribunal devant lequel un assuré, signataire de la clause dont nous parlons, serait traduit par les assureurs, ne devrait point de lui-même, et si l'exception résultant de la convention n'était point proposée par le défendeur, se déclarer incompétent, *ratione materiæ*, comme il serait tenu de le faire s'il s'agissait d'une contestation entre associés pour fait de société (1).

595. Mais il y a, cependant, une grande différence de la convention que forme entre les parties la signature de la clause dont nous nous occupons, à la convention que constate un compromis ordinaire.

Les compromis ordinaires, portant nomination d'arbitres, n'engagent les parties qu'à nommer une seule fois les arbitres qui tiennent d'elles leur man-

(1) Pardessus, t. V, p. 122; *ibid*, p. 147.

dat. Toute la puissance, toute la vertu de la convention se trouve épuisée par l'événement quelconque qui met fin au compromis; il faut un nouvel engagement, un second compromis, en un mot, pour que chacune des parties resaisisse le droit de forcer l'autre à se courber devant la justice arbitrale.

Il en est tout autrement, nous l'avons déjà dit, du compromis contenu dans notre article.

Il emporte avec lui une renonciation absolue et définitive à être jugé par d'autres que par des arbitres ; il donne, par conséquent, à chacune des parties le droit imprescriptible de décliner la juridiction ordinaire, quels que soient les événemens qui empêchent ou qui brisent un arbitrage convenu ou commencé (1).

Si donc l'article, par une omission regrettable, ne stipule point qu'au cas de refus la nomination des arbitres sera faite par le tribunal ; si, par un second oubli, plus regrettable encore, l'article omet de déroger expressément à l'article 1012 du Code de procédure, peu importe ! Le soin pris par les assureurs de comprendre la clause de jugement par arbitres au nombre des clauses de la police, le caractère de généralité des formules imprimées qui sont, sur chaque place, comme un supplément au Code de commerce, auquel l'usage et l'opinion donnent, pour ainsi dire, un rang intermédiaire, au-dessous de la loi, mais au-dessus du simple contrat, tout annonce suffisam-

(1) Pardessus, lieu cité.

ment que la clause en question est pour les assureurs une condition d'assurance, habituelle, uniforme, générale ; régle dérogatoire substituée, à toujours, à la règle légale !

Ce n'est point seulement d'être jugés par tels arbitres désignés que les signataires de notre police sont tombés d'accord ; c'est, avant tout, d'être jugés par la juridiction arbitrale, à l'exclusion de la juridiction ordinaire. Telle est la convention. Si donc, la contestation survenue, il plait à l'une des parties de changer d'avis, on ne peut assurément lui reconnaître la faculté toute potestative d'annuller immédiatement le contrat, par le refus de nommer ou de remplacer son arbitre; il faut, dans ce cas, comme dans celui de l'arbitrage forcé, décider qu'on peut assigner la partie récalcitrante en nomination d'arbitres ; nomination que le tribunal devra faire d'office (1).

596. La seconde question est sans difficulté : il n'est pas douteux que la faculté de récuser l'arbitre nommé par l'adversaire appartient à l'une et à l'autre des parties.

Il est, en effet, de la nature de la juridiction arbitrale que les parties nomment elles-mêmes leurs juges; que ces juges soient investis du droit de juger par le mutuel assentiment de leurs justiciables. Voilà pourquoi, même dans l'arbitrage forcé, la loi essaie, avant l'intervention des tribunaux, d'obtenir des parties une nomination volontaire (2). Or, la fa-

(1) Pardessus, t. V, p. 122.
(2) Code de commerce, art. 53.

culté de refus et de récusation est une conséquence directe de ce principe ; aussi, quoique le Code de commerce soit muet sur ce point, il est d'une jurisprudence constante que les associés soumis à l'arbitrage forcé peuvent, comme s'il s'agissait d'arbitrage volontaire, refuser, et même récuser, l'arbitre proposé par la partie adverse, sauf au tribunal à terminer la difficulté par une nomination d'office.

La seule différence entre l'arbitrage volontaire et l'arbitrage forcé, c'est qu'aux termes de l'article 1014 du Code de procédure, qui doit s'appliquer à l'arbitrage convenu par notre police, les causes de récusation, antérieures à la nomination, ne peuvent être proposées contre l'arbitre volontaire, tandis qu'elles sont toujours recevables contre l'arbitre forcé (1).

597. Si c'était la mort, le refus ou le déport de l'un des arbitres qui interrompît l'arbitrage commencé, il est évident que l'effet de la nomination, par laquelle se serait une première fois réalisée la clause qui nous occupe, serait bien détruit ; mais la clause elle-même subsisterait. L'obligation d'être jugé par les premiers arbitres désignés serait rompue, mais l'obligation générale de se faire juger par des arbitres, à l'exclusion de la juridiction ordinaire, garderait toute sa force. Le compromis ne prendrait donc pas fin, et la partie dont l'arbitre aurait cessé ses fonctions serait obligée d'en nommer un autre.

598. Nous ne saurions toutefois décider, comme

(1) Pardessus, t. V, p. 126.

nous le ferions en matière d'arbitrage forcé, que les héritiers mineurs de l'une des parties signataires de la clause portée en notre article soient tenus, en exécution de cette clause, de faire juger arbitralement les droits litigieux qui leur auraient été transmis.

En effet, si nous croyons devoir donner à cette clause une étendue, une force, un sens, que l'on ne peut attribuer à un compromis ordinaire, il faut prendre garde que l'arbitrage, constitué en vertu de ses dispositions, ne cesse pas d'être volontaire dans sa cause et dans son origine : un tel arbitrage n'est forcé qu'en vertu même de la convention, et parce que les parties l'ont ainsi voulu. Il n'est pas d'ordre public; la convention qui l'engendre déroge au contraire à la loi commune. Dès-lors la disposition de l'article 1013 du Code de procédure, qui veut que le décès mette fin au compromis, quand les héritiers ou quelqu'un d'eux est mineur, combiné avec l'article 1004 du même Code et l'article 1124 du Code civil, qui ne permettent ni au tuteur ni au mineur non émancipé de compromettre valablement, nous semble, comme à tous les auteurs (1), s'opposer à ce que la clause de notre article soit obligatoire pour l'héritier mineur de celui qui l'a souscrite; c'est une exception notable au principe qu'en stipulant pour soi on stipule valablement pour ses héritiers (1122, Code civil).

599. La stipulation, insérée dans notre article, que les arbitres, dont les deux premiers, désignés par les

(1) Pardessus, t. V, p. 123; Bellot, t. Ier, p. 38.

parties, ne peuvent d'ailleurs être choisis que parmi des négocians ou d'anciens négocians domiciliés à Nantes, décideront « sans appel ni autre sorte de recours », n'empêcherait point d'attaquer leur sentence par voie d'opposition, aux termes de l'article 1028 du Code de procédure.

Cette faculté, que la loi n'accorde, au surplus, que dans les cinq cas énumérés par elle, est d'ordre public ; et une jurisprudence constante (1) a sagement établi la nullité de toute renonciation qu'on voudrait y faire, au moins quand il s'agit d'arbitrage volontaire.

600. Faisons remarquer enfin que les arbitres ne tenant de la convention, ni le pouvoir de prononcer comme amiables compositeurs, ni la faculté de se départir des formes du droit, devront instruire et prononcer, comme l'auraient fait, à leur place, les tribunaux consulaires, suivant les règles et les principes du droit commercial, et dans le délai de trois mois (2).

Ajoutons, avant de terminer, que notre intention

---

(1) Bastia, 22 mars 1831; *J. du Palais*, t. XXIII, p. 1365; Pau, 3 juillet 1833 ; *ibid.*, t. XXV, p. 634. Nous devons ajouter que lorsqu'il s'agit d'un arbitrage forcé, de nombreuses décisions, indiquées *J. du Palais*, t. XIX, p. 391, sous l'arrêt de Paris, du 11 avril 1835, ont jugé que la renonciation à l'opposition pouvait être valablement faite. Voir en ce sens : Cassation, 16 février 1841 ; *Journal du Palais*, t. Ier, 1841, p. 550 ; Paris, 26 juillet 1841 ; *ibid.*, t. II, 1841, p. 338; Orléans, 17 mai 1842, *ibid.*, t. II, 1842, p. 37 ; Cassation, 24 mai, 1842, *ibid.*, t. II, p. 164.

(2) Articles 1007, 1009 et 1019 du Code de procédure.

n'a pas été de présenter, à propos de notre article, un exposé complet des difficultés que peut soulever la matière des arbitrages ; les règles qui servent à les décider se trouveront, soit dans le titre dernier du Code de procédure, soit dans la seconde section du titre des Sociétés, au Code de commerce, soit dans les auteurs qui ont traité cet important sujet. Nous n'avons voulu et nous ne devions donner ici que l'aperçu des difficultés spéciales que peut faire naître notre police.

Les assureurs soussignés et l'assuré, chacun en ce qui le concerne, renoncent à toutes lois, ordonnances, et réglemens maritimes contraires aux stipulations du présent contrat, qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce le 19 février 1828.

601. La stipulation qui précède a le même but, et, à notre avis, le même sens que l'article 28 de la police de Paris, par lequel les parties déclarent « vouloir se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police. » Nous pouvons donc renvoyer le lecteur aux nos 392 et 393 de cet ouvrage.

NANTES, LE A MIDI.

602. Les blancs qui suivent ces mots sont destinés à

recevoir l'indication de la date, et même du moment de la journée, avant ou après midi, auquel la police est close. Nous avons expliqué, t. I[er], n[os] 56, 57 et 58, tout ce qui se rapporte à la rédaction et à la clôture du contrat d'assurance.

FIN DU COMMENTAIRE SUR LA POLICE DE NANTES

POLICE
D'ASSURANCE MARITIME
DE LA PLACE DE ROUEN.

NAVIRE	ASSURANCE DE F. A	P. °/o.
CAPITAINE.	COURTAGE	FR.
COTE.	POLICE.	
N°	PORT DE LETTRE.	

603. Il serait oiseux de répéter, sous chacun des mots qui précèdent, les explications que nous avons données en commentant la police de Paris ; nous nous bornerons, en conséquence, comme nous l'avons fait pour les autres polices, à indiquer, sous chaque rubrique, le numéro des paragraphes auxquels il peut être utile de recourir, pour la complète intelligence du texte qui va nous occuper.

604. NAVIRE. — Voir, t. Ier, n°s 65 et suivans, jusqu'au n° 75 inclusivement, le commentaire placé sous la même rubrique.

605. CAPITAINE. — Voir, t. Ier, n°s 76 et 77.

606. COTE. — N° — Aucune explication n'est nécessaire ici.

607. ASSURANCE DE F. A P. °/o. — Les blancs

qui suivent ces mots sont destinés à recevoir l'énonciation de la somme assurée, et l'indication de la quotité de la prime convenue. On trouvera, t. Ier, nos 108 et suivans, jusqu'au n° 118 inclusivement, et, même volume, nos 145 et suivans, jusqu'au n° 152 inclusivement, les explications qui se réfèrent à cette rubrique.

608. COURTAGE, POLICE, PORT DE LETTRE. — Point d'explications à donner; on le comprend aisément. Voir, t. Ier, nos 5 et suivans, jusqu'au n° 64 inclusivement, nos observations sur les fonctions des courtiers, et, en général, sur la nature, l'essence, l'objet, la forme externe et interne du contrat d'assurance.

Nous, soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls, risques et fortune, de vous, M , ce acceptant, les sommes que chacun de nous aura ci-dessous signées, pour en supporter, pendant le voyage ci-après spécifié, les pertes et dommages qui pourront arriver sur les effets qui y seront énoncés, pendant le cours d'icelui, aux clauses et conditions suivantes :

609. Le blanc qui suit ces mots : *de vous, M*, est destiné à recevoir l'énonciation du *pour compte*, c'est-à-dire, le nom de la personne qui fait assurer, et l'indication de la qualité en laquelle elle entend figurer au contrat.

Nous avons examiné plus haut, t. II, nos 405 et suivans, jusqu'au n° 412 inclusivement, les principa-

les questions qui peuvent naître de la manière dont le pour compte est exprimé sur la police ; nous engageons le lecteur à y recourir.

610. Le caractère synallagmatique, qui appartient au contrat d'assurance, est surabondamment indiqué par *l'acceptation* formelle, que notre clause impose à l'assuré, de l'engagement contracté par les assureurs. Au reste, cette énonciation, et, à plus forte raison, le surplus de la clause par laquelle les assureurs déclarent s'obliger, comme ils le feront de nouveau dans l'article 1er, à supporter, pendant le voyage, les pertes et dommages qui pourront frapper les objets assurés, est tout-à-fait oiseuse.

Nous ne pouvons non plus nous défendre de blâmer la rédaction incorrecte de cette première stipulation ; nous savons quelle prudence et quelle réserve on doit apporter à la révision d'une formule sous l'empire de laquelle tout le commerce d'une grande ville est habitué à contracter, et dont l'usage a déterminé le sens et pesé toutes les expressions ; mais la langue du droit, la langue des affaires, ne doit pas méconnaître ouvertement les règles les plus simples du langage ordinaire, et la correction d'ailleurs est toujours mère de la clarté.

ARTICLE 1er.

Nous, assureurs, déclarons vous garantir et indemniser des pertes ou dommages qui pourront arriver aux objets par nous assu-

rés, par les causes énoncées aux articles suivans, parce que vous, sieur assuré, serez tenu de nous payer la prime ou profit des risques de ladite assurance, suivant qu'elle sera ci-après convenue et arrêtée.

611. Cet article n'a point besoin de commentaire ; il fait, en réalité, double emploi avec la clause générale qui ouvre la police : car, sauf la stipulation d'une prime, dont il ne pouvait d'ailleurs déterminer le chiffre, il se borne à répéter l'engagement, déjà pris par les assureurs, de répondre des dommages et des pertes qui pourraient frapper les objets assurés, durant le voyage.

ARTICLE 2.

Toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets par nous assurés, soit par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées et changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, baraterie de patron, par jet, feu, et généralement par toutes autres fortunes de mer, sont à nos risques.

Nous sommes aussi garans de tous risques de capture légale ou illégale, pillage ou molestation de la part des insurgés espagnols et portugais d'Amérique, connus sous

le nom d'Indépendans, ou des sujets de tous autres peuples ou puissances non reconnus du gouvernement français, lors même que ces sinistres auraient lieu en vertu de commissions ou de lettres de marque ; garantissons également tous pillages, arrêts ou captures de la part de tous sujets de puissances barbaresques, hors le cas de guerre, et enfin toutes pirateries.

612. Notre police divise, comme la police parisienne, les risques de mer en deux catégories : risques de paix, dont se chargent les assureurs ; risques de guerre, dont ils stipulent l'affranchissement, et qui ne peuvent, en conséquence, par dérogation à l'article 350 du Code, être mis à leur compte qu'en vertu d'une convention formelle.

Mais, tandis que la police de Paris rejette, dans la classe des risques de guerre, tous arrêts, captures et molestations de gouvernemens quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, la nôtre met au risque des assureurs toute molestation de gouvernemens non reconnus par la France. Elle a même le soin de stipuler que les lettres de marque délivrées par un gouvernement non reconnu de la France ne donneront pas, à ceux qui en seraient porteurs, la qualité de corsaires, d'où la conséquence que leurs actes demeurent, dans le système de notre police, de véritables actes de piraterie à la charge des assureurs.

613. A l'exemple de la police nantaise, notre article prend aussi la précaution, rendue depuis quelques années inutile par la conquête d'Alger, de stipuler que les pillages, arrêts et captures de la part des *Barbaresques*, hors le cas de guerre, doivent être au compte des assureurs.

Ces différences fort graves, signalées entre les deux polices, on peut se reporter, soit pour la théorie de la responsabilité des assureurs, sous l'empire du droit commun, soit, pour l'explication spéciale des différens risques énumérés dans notre article, au commentaire que nous avons donné, t. Ier, nos 153 et suivans, jusqu'au no 206 inclusivement, sous les deux premiers articles des polices de Paris et de Bordeaux.

ARTICLE 3.

Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernemens reconnus par le gouvernement français; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin; 4° la baraterie du patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol

ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix ; 5° enfin, les vivres et gages des équipages, vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine.

614. Le premier paragraphe de l'article correspond à l'article 2 de la police de Paris ; il affranchit de même les assureurs de tous risques de guerre ; mais il ne comprend dans ces risques que les actes d'hostilité émanés de gouvernemens reconnus par le gouvernement français, tandis que la police parisienne fait rentrer dans cette catégorie toute hostilité, représaille, arrêt, capture ou molestation quelconques, de quelque gouvernement qu'elles proviennent, ami ou ennemi, reconnu ou non reconnu.

Voir, t. Ier, nos 184 et suivans, jusques et y compris le n° 207, le commentaire que nous avons donné de l'article 2 de la police parisienne.

615. Le second, le troisième et le quatrième paragraphes de l'article répondent à l'article 3 de la police de Paris.

616. Les mots : *déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature arrivés par vice propre*, substitués à ceux de : *dommages et pertes provenant du vice propre*, qu'emploie la formule parisienne, ne changent ni le sens ni la portée de la clause par laquelle les deux polices stipulent surabondamment, en faveur des assureurs, la non responsabilité du vice propre; nous pouvons donc renvoyer nos lecteurs aux explications déjà

données sous l'article 3 de la police de Paris, t. Ier, nos 209 et suivans, jusqu'au no 220 inclusivement.

617. Notre article ne parle que de la contrebande et du commerce *clandestin;* il n'ajoute point, à l'exemple de la police parisienne, le mot : *prohibé*. Cette omission, nous en avons déjà fait la remarque sous l'article 3 de la police de Nantes, peut faire naître des difficultés. On pourrait faire ouvertement un commerce *prohibé*, exposer, par conséquent, le navire à des risques très-graves, et soutenir que la non-clandestinité des opérations laisse subsister la responsabilité de l'assureur.

618. Le quatrième paragraphe, conforme au deuxième paragraphe de l'article 3 de la police bordelaise, et au troisième de l'article 2 de la police du Havre, affranchit l'assureur, vis-à-vis des propriétaires du navire ou de leurs ayant-droit, du risque de baraterie dont l'a chargé l'article 2 de la police, mais « seulement lorsque, le capitaine étant de leur choix, cette baraterie est accompagnée de dol ou de fraude ». On sait que le mot de baraterie comprend, en général, toute faute, dol ou fraude que peuvent commettre le capitaine et l'équipage.

On trouvera le commentaire de cette disposition, t. Ier, nos 221, 222 et 223.

619. Le cinquième paragraphe de l'article, enfin, correspond, à la fois, et au troisième paragraphe de l'article 18 de la police parisienne, et à la disposition finale de l'article 3 de cette formule. Seulement, plus favorable aux intérêts des assurés, notre article n'af-

franchit les assureurs de l'obligation de payer les vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, que vis-à-vis des assurés sur corps, d'où la conséquence qu'ils continuent à garantir les assurés sur facultés, soit de la portion de ces dépenses que mettrait à leur compte une contribution pour avaries grosses, soit de la totalité même de ces frais, si la relâche et le retard étaient occasionnés par le seul intérêt de la marchandise; ce qui arrivera bien rarement.

(Voir t. II, n° 338.)

620. De même encore, s'il décharge les assureurs des frais de quarantaine, même quand ils sont occasionnés par fortune maritime, notre article laisse à leur compte les frais de jours de planche et d'hivernage, dont la police parisienne les dégage.

(Voir t. Ier, n° 224.)

ARTICLE 4.

Nous vous garantissons des risques de quarantaine, moyennant une augmentation de prime qui sera déterminée suivant leur importance.

621. A la différence de la police de Paris, qui laisse à la charge des assureurs les risques de quarantaine au lieu de destination, et qui ne stipule d'augmentation de prime, en leur faveur, qu'autant que le navire va faire quarantaine ailleurs, notre article dispose qu'il sera toujours dû une augmentation de prime pour

risques de quarantaine, quel que soit le lieu de cette quarantaine. L'article n'ajoute point par qui cette augmentation sera déterminée ; elle devra l'être par le juge, si les parties n'ont pu en régler le chiffre à l'amiable.

(Voir t. Ier, nos 239 et 240.)

ARTICLE 5.

Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile ; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au lieu de sa destination, et qu'il y est amarré ou ancré à bon sauvement.

622. Cet article ne déroge au droit commun qu'en deux points : il fait courir les risques sur corps, du *moment*, et non point du *jour*, où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut, du moment où il a fait voile ; c'est la première dérogation. Il ne les fait cesser que vingt-quatre heures après l'arrivée et l'ancrage des navires au lieu de destination ; c'est la seconde. L'article s'écarte donc beaucoup moins des dispositions de l'article 328 du Code de commerce, que l'article 6 de la police de Paris, auquel il correspond.

Voir, cependant, t. Ier, nos 232 et suivans, jusques et y compris le no 237 ; voir aussi, *ibid*, du no 78 au no 107.

ARTICLE 6.

Les risques sur marchandises, denrées ou espèces, commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres alléges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

623. Cet article, sauf une différence insignifiante dans la rédaction, contient exactement les mêmes dispositions que l'article 22 de la police du Havre; nous pouvons donc nous borner à renvoyer le lecteur au commentaire donné par nous, t. II, n°s 515, 516 et 517.

ARTICLE 7.

Nous, assureurs, ne paierons que l'excédant de trois pour cent pour les avaries sur corps de navire; ne seront admis dans le compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par

fortune de mer, pendant le cours du voyage assuré, et le coût justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, telles que brai, goudron, étoupes, etc., subira un tiers de rabais, pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). Toutefois, pour les voyages de long cours, cette retenue aura lieu seulement sur les bois, voiles et cordages, et autres objets sujets à dépérissement. La retenue sur les chaînes de fer sera d'un sixième dans tous les cas.

624. La première disposition de notre article correspond à l'article 15 de la police de Paris. Cette police ajoute que la retenue stipulée se calculera sur la valeur assurée.

Cette clause, sans doute, n'est que l'expression, en quelque sorte surabondante, d'un principe posé par le droit commun; il est néanmoins à regretter que notre police ne l'ait point formellement reproduite; les conventions ne sauraient avoir trop de clarté.

(Voir t. II, nos 318, 319 et 320.)

625. La seconde partie de l'article répond à l'article 18 de la formule parisienne, et stipule une déduction d'un tiers, pour compenser la différence du vieux au neuf, sur les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer pendant le voyage assuré.

Comme la police parisienne, la nôtre dispose que, sauf les ancres, qui ne supportent aucune retenue, et les chaînes en fer, sur lesquelles la réduction n'est que d'un sixième, chiffre à peu près égal aux 15 % stipulés par la police de Paris, la déduction doit s'opérer, même sur le prix de la main-d'œuvre et sur toutes les fournitures accessoires.

Là s'arrête la similitude entre les deux formules.

La réduction se calculera-t-elle sur le coût au lieu des réparations, ou sur le prix qu'auraient coûté les objets au lieu du départ? Si la question n'est point très-nettement tranchée par notre article, nous devons ajouter, sur le témoignage de M. Fontaine, courtier d'assurance près la Bourse de Rouen, qui a bien voulu nous édifier sur ce point, que l'usage constant de cette place interprète la disposition dans le sens de la police parisienne.

626. Après avoir décidé, en général, que la retenue frappera, et la main-d'œuvre, et les fournitures accessoires, notre article fait une exception pour les voyages de long cours : la déduction ne doit s'exercer alors que sur les « bois, voiles, cordages, et sur tous objets sujets à dépérissement». Cette disposition est une sorte de transaction entre deux usages opposés; nous avons exposé précédemment, n°s 331, 333 et 334, en commentant l'article 18 de la police de Paris, les raisons qui nous décident à la condamner.

627. Enfin, et c'est la dernière différence à relever entre les deux polices, notre formule n'ajoute point, comme le fait la police parisienne, que les mêmes

réductions s'appliqueront aux indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Ceux qui penseront avec nous que la réduction pour différence du vieux au neuf n'a pas besoin d'être expressément stipulée, et qu'elle découle naturellement des principes du contrat d'assurance, décideront, malgré le silence de l'article, que cette réduction doit s'exercer au cas d'avaries grosses, comme au cas d'avaries particulières. Les jurisconsultes qui verront, avec la cour suprême, dans la réduction dont il s'agit, une dérogation au droit commun, qui a toujours besoin d'être expressément stipulée, suivront l'avis contraire.

(Voir t. II, n°s 332 et suivans, jusqu'au n° 337 inclusivement.)

Article 8.

En cas d'avaries particulières sur les navires faisant les voyages de la pêche au Grand Banc, aux bancs de Miquelon et à la côte de Terre-Neuve, au Dogger-Banc, sur les côtes d'Islande et autres lieux, nous, assureurs, sommes exempts de la perte des câbles, ancres et ustensiles de pêche résultant du mouillage auxdits lieux.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de trois pour cent pour les avaries de la traversée d'aller et retour,

de cinq pour cent pour celles à la côte, et de dix pour cent pour celles arrivant pendant le mouillage au grand banc.

628. L'énumération des principaux lieux de pêche contenue dans le premier paragraphe de notre article n'est point limitative, et n'enlève ni n'ajoute rien à l'expression plus concise de l'article 18 de la police parisienne, qui parle, en général, des risques de pêche. Mais, tandis que cette police affranchit les assureurs de « toutes pertes et avaries pendant la pêche et le mouillage », la première partie de l'article 9 de la police de Rouen n'exempte les assureurs que des pertes d'ancres, câbles et ustensiles de pêche, *résultant du mouillage*. Cette clause laisse donc, à leur charge, non seulement les pertes survenues pendant la pêche, sans qu'elles résultent du mouillage, mais encore les simples détériorations qui ne sont point des pertes.

629. Il peut aussi s'élever, sous l'empire de cet article, des difficultés fort graves relativement aux embarcations qui ne sont point comprises dans l'énumération des objets déclarés francs de toutes pertes, et, qu'à tort, peut-être, on soutiendra n'être point, à proprement parler, des ustensiles de pêche.

Il est vrai que la seconde partie de l'article modifie et complète la première, en stipulant des franchises d'une quotité variable, suivant que les avaries particulières surviennent, pendant l'aller et le retour, à la côte, ou, enfin, au mouillage sur le grand banc; mais, sans

compter les difficultés nombreuses auxquelles donne naissance la nécessité de distinguer et d'arbitrer séparément ces diverses espèces d'avaries, il faut bien remarquer que cette dernière disposition est exclusivement applicable aux navires qui font les voyages de pêche à Terre-Neuve.

(Voir t. II, n° 339.)

Article 9.

Dans les cas d'avaries particulières sur marchandises nous ne paierons que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR		DIX POUR CENT SUR			15 P. CENT SUR
Bœuf et lard salés.	Indigo.	Alizari.	Rocou.	Amandes.	Drogueries.	Poivre en grenier.	Alcalis.
Beurre.	Métaux.	Alun.	Verdet.	Amidon.	Miel.	Potasse et perlasse.	Cacao en grenier.
Bois de teinture et autres.	Piment en barils.	Cacao en sacs ou balles.		Anis.	Farines en barils et en sacs.	Riz en sacs.	Fromages.
Cacao et café en futailles.	Savons.	Café en sacs ou balles.		Blé et autres grains, graines et grenailles.	Gingembre en sacs.	Sel de soude.	Fruits verts et secs.
Canuelle.	Suif.	Gingembre en futailles.		Café en grenier	Gomme en sacs ou grenier	Soude.	Laines en suint
Cire.	Thé.	Gomme en futailles.		Chanvre et lin.	Liége et bouchons.	Soufre et fleur de soufre.	Légumes secs.
Charbon de terre.	Toileries et autres étoffes.	Piment en sacs		Colle de poisson.	Liquides.	Sucre en sacs ou balles.	Plumes.
Cochenille.	Garance en futailles.	Poivre.		Coriuthes.	Livres.	Sumac.	Marchandises sujettes à la rouille.
Clous de girofle.		Riz.		Crème de tartre.	Papier.	Suc ou jus de bois de réglisse.	Salpêtres.
Cordages.		Sucre en futailles ou caisses.		Crins et poils de toutes espèces.	Pelleteries.	Tabac en balles	Sel.
Coton.		Tabac en fûts.		Cuirs secs et peaux..	Poissons secs et salés.	Tourteaux de lin ou de colza	
Draperies.		Quercitron.					
Laines lavées.							

La quotité d'exemption sur les marchandises non désignées au tableau précédent est de cinq pour cent. En cas d'avaries sur les liquides, et autres marchandises sujettes au coulage, quelle que soit la cause de ces avaries, nous ne paierons que l'excédant de dix pour cent. Le coulage ordinaire n'est point à notre charge, et est fixé à deux pour cent.

630. Malgré quelques différences de rédaction, cet article serait entièrement conforme aux trois derniers paragraphes de l'article 20 de la police de Paris, s'il ne fixait invariablement à deux pour cent, quel que soit le voyage assuré, le chiffre de la retenue stipulée pour le coulage ordinaire, que la formule parisienne fait varier suivant la nature du voyage.

La disposition par laquelle notre article répète qu'en cas d'avaries sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage, les assureurs paieront seulement l'excédant de dix pour cent de la valeur, est inutile, puisque les liquides se trouvent déjà compris dans le tableau des marchandises dont les avaries ne se paient que sous une franchise de pareille quotité.

(Voir t. II, n° 351 et suivans, jusqu'au n° 358 inclusivement.)

Article 10.

Les avaries ne provenant que de frais se-

ront remboursées sous la retenue de un pour cent. Lesquelles avaries, avec celles particulières, le cas échéant, seront cumulées, et la retenue sera prise sur ces dernières seulement.

631. Cet article correspond à l'article 21 de la police de Paris, et fixe, au même taux, la franchise sous laquelle sont remboursées les avaries qui proviennent de frais. Mais, tandis que la formule parisienne stipule expressément que ces avaries seront remboursées indépendamment des avaries matérielles, en sorte que, s'il y a concours des unes et des autres, l'assuré subira toujours deux retenues différentes, savoir : sur les avaries matérielles, 3, 5, 10 ou 15 °/ₒ, suivant l'espèce des marchandises assurées, et, en outre, 1 °/ₒ sur les avaries provenant de frais, notre article dispose, au contraire, que les avaries matérielles seront toujours, s'il y a lieu, cumulées avec les avaries provenant de frais, et les deux sortes d'avaries remboursées ensemble, sous la retenue stipulée pour les avaries matérielles.

Bien entendu que dans le cas où les deux espèces d'avaries cumulées n'atteignent point le chiffre de la franchise convenue pour les avaries matérielles, l'assuré n'en est pas moins payé des avaries provenant de frais, déduction faite de la franchise spéciale de un pour cent.

Cette disposition, particulière à la police rouennaise, est toute en faveur des assurés.

(Voir, t. II, n° 361, le commentaire placé sous l'article 21 de la police de Paris.)

Article 11.

Dans le cas d'avaries grosses ou communes, nous ne vous paierons que l'excédant de un pour cent sur marchandises et sur corps, pour les voyages de long cours; mais la retenue sera de trois pour cent pour les avaries grosses sur corps, pour les voyages de grand ou petit cabotage.

632. Cet article diffère en deux points importans du premier paragraphe de l'article 14 de la police de Paris, auquel il correspond.

La retenue, sous laquelle les deux polices remboursent les avaries grosses sur corps et sur marchandises, est la même (un pour cent), quand il s'agit de voyages au long cours; mais la police rouennaise élève cette retenue à trois pour cent pour les avaries grosses sur corps, quand il s'agit de voyages de petit ou de grand cabotage, au lieu que, dans le même cas, la police de Paris stipule une retenue de deux pour cent pour les avaries grosses, soit sur corps, soit sur marchandises. Notre police est donc plus favorable aux assurés sur facultés, et la police de Paris plus avantageuse aux assurés sur corps.

(Voir au surplus, t. II, n°s 300 et suivans, jusqu'au n° 312 inclusivement, une partie du commentaire placé sous l'article 14 de la police de Paris.)

Article 12.

Sont francs d'avaries particulières, hors les cas d'abordage ou d'échouement, les glaces, les verreries, les liquides en bouteilles, les porcelaines et autres marchandises fragiles et sujettes à la casse. Nous, assureurs, en répondrons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera de quinze pour cent.

633. Plus favorable aux assurés que l'article 20 de la police parisienne, notre police a rangé dans la catégorie des marchandises, dont elle rembourse les avaries sous une retenue de quinze pour cent, la plupart des objets que la formule de Paris déclare francs de toute avarie.

Cette franchise entière, absolue, notre article la stipule seulement à l'égard des marchandises fragiles et sujettes à la casse, et, encore, conforme en ce point à la disposition finale du premier paragraphe de l'article 20 de la police de Paris, il excepte de cette clause les cas d'abordage et d'échouement, dans lesquels les avaries des objets fragiles seront, elles-mêmes, remboursées sous la retenue de quinze pour cent.

(Voir, au surplus, t. II, nos 351, 352 et 353.)

Article 13.

Nous sommes exempts des avaries pro-

venant du vice propre de la chose assurée.

634. Cet article ne contient que l'inutile répétition de la stipulation de droit commun, écrite, plus haut, dans le deuxième paragraphe de l'article 3 de la police; il n'exige donc aucune explication particulière.

Article 14.

Les avaries grosses ou communes, et les avaries particulières ne pourront jamais être cumulées, non plus que celles d'aller et de retour ; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

635. Cet article répond aux articles 14 et 16 de la police de Paris, et nous avons expliqué plus haut, n° 313, l'importance et l'effet de la clause qu'il renferme ; nous pouvons y renvoyer le lecteur.

Mais il est indispensable de faire remarquer que la police de Rouen, tout en stipulant la non cumulation des avaries du retour avec celles de l'aller, disposition qui ne peut évidemment s'appliquer qu'au cas d'assurance à prime liée, ne dit point, comme le fait l'article 16 de la police parisienne, que, dans les assurances à temps, chaque voyage sera l'objet d'un réglement séparé ; elle laisse, par conséquent, à l'assuré le droit d'exiger que lo réglement des avaries et le calcul de la franchise soient renvoyés jusqu'au mo-

ment où l'expiration du terme convenu met fin au voyage et aux risques.

(Voir t. II, nos 313, 314, 315, 316, 321, 322, 323, 324.)

ARTICLE 15.

Les franchises stipulées aux articles 7, 8, 9, 10, 11 et 12, seront toujours prélevées sur le montant des sommes assurées.

636. Faut-il voir dans cet article une clause entièrement conforme aux dispositions par lesquelles la police parisienne, vidant une question obscurcie par quelques expressions de l'article 408 du Code de commerce, donne, pour base uniforme au calcul des diverses franchises stipulées au profit des assureurs, la valeur assurée ? ou bien faut-il, par une rigoureuse et littérale interprétation du texte, décider que, sous l'empire de notre police, les franchises doivent toujours, quelle que soit la valeur réelle des objets mis en risques, s'établir sur le chiffre de la somme assurée ?

Nous n'hésitons pas à condamner la seconde interprétation. Il est de toute évidence que le calcul des franchises, sous la retenue desquelles l'assureur rembourse les avaries, doit se faire sur la même base que le calcul de ces avaries elles-mêmes. Or, qui pourrait songer à soutenir que les avaries doivent se calculer sur une autre base que celle de la valeur en risque? Sans aucun doute, la locution habituelle de la police parisienne « la valeur assurée », est plus

juste et plus précise que ces termes de notre police « la somme assurée » ; mais la seconde expression est évidemment l'équivalent de la première, et les tribunaux ne s'arrèteraient certainement pas à la difficulté, s'il se trouvait un plaideur assez hardi pour la porter devant eux.

Il est à remarquer, du reste, que, dans son article 21, la police parisienne a donné, elle-même, la seconde locution pour synonyme à la première.

Article 16.

Toutes avaries grosses, ou provenant de frais, soit sur corps, soit sur marchandises, pour les navires allant à l'étranger, seront remboursées sous déduction de la franchise, d'après le réglement qui aura été fait au port de déchargement, sans avoir égard aux lois et usages de France.

637. Cet article contient une disposition directement contraire à la clause qui forme l'article 23 de la police de Paris ; son but est d'éviter la difficulté qui peut se rencontrer à refaire, conformément aux lois et usages de France, et pour déterminer les droits respectifs des assurés et des assureurs entre eux, des réglemens d'avaries dressés au lieu du reste, suivant l'usage et la loi de ce lieu, entre les intéressés au navire et au chargement.

La même raison a fait étendre la disposition aux

avaries qui proviennent de frais. Quant aux avaries particulières matérielles, l'article les excepte formellement, et suivant le principe du droit commun, *locus regit actum*. Les difficultés qui peuvent s'élever sur leur réglement seront décidées par les lois et usages français.

Article 17.

Dans le cas où le navire, pendant le cours de son voyage, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour s'y réparer, ou pour quelque cause que ce puisse être, les frais et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglés qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perdu avant d'être arrivé au port de destination, les avaries souffertes par le navire ou autres objets assurés pendant le cours du voyage, ne seront plus à la charge des assureurs, qui ne pourront jamais rien payer au-delà des sommes assurées.

638. Notre article contient deux dispositions distinctes : l'une, que le réglement, et par suite le paiement des frais de relâche, ne se fera jamais qu'après la cessation des risques et la fin du voyage assuré ; l'autre, que l'action d'avarie ne pourra jamais se cumuler avec l'action en délaissement, l'assureur ne

devant jamais rien payer au-delà de la somme assurée.

La première disposition consacre une opinion adoptée par M. Pardessus et combattue par nous, t. II, n° 322 en note, et n° 367.

639. La seconde disposition, qui correspond à l'article 22 de la police de Paris, est mal à propos donnée par notre article comme raison de la première. L'assureur pourrait, en effet, régler et payer, au fur et à mesure de leur survenance, les avaries du voyage, sans se trouver, pour cela, obligé, par la perte postérieure du navire ou des facnltés, à payer cumulativement le montant des avaries et le montant de la somme assurée; il serait très-facile et très-simple de déduire, sur la somme que l'abandon mettrait à sa charge, les sommes précédemment payées pour indemnité des avaries.

Quoi qu'il en soit, il résulte de la disposition de notre article l'obligation pour l'assuré de faire toutes les avances que peuvent rendre nécessaires les avaries survenues en cours de voyage, et, pour l'assureur, par conséquent, l'obligation de lui rembourser, avec le capital de ses avances, l'intérêt couru depuis le jour de la dépense jusqu'à celui du paiement.

(Voir t. II, n°s 362 et 363.)

Article 18.

Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord (au-delà de Dunker-

que) et de ceux de la mer Noire, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

640. Sauf une disposition qui affranchit les assureurs des risques du Sénégal en toutes saisons, cet article est entièrement conforme à l'article 4 de la police parisienne. Car l'expression générale « les mers du Nord au-delà de Dunkerque » range certainement, quoique d'une manière implicite, la mer Baltique au nombre des mers sur lesquelles les assureurs entendent ne courir aucun risque à terme, du 1er octobre au 1er avril.

(Voir t. 1er, n° 225.)

Article 19.

Dans le cas d'assurances en prime liée sur navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, huit mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations, et six mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de demi pour cent jusqu'au douzième mois de séjour, après lequel temps les

assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas, nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue, dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assureur nous tiendra compte, de son côté, des augmentations acquises, comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

641. Cet article correspond à l'article 8 de la police parisienne; mais il en diffère en deux points essentiels.

Le délai accordé au capitaine est beaucoup plus long, et l'augmentation de prime convenue pour chague mois de prolongation de séjour, un peu plus faible: c'est la première différence.

642. Le délai court « du jour où le capitaine aura abordé au premier port de la colonie dans laquelle commenceront ses opérations, » au lieu de partir, comme le stipule la formule parisienne, « du jour où le capitaine abordera au premier port où il doit commencer ses opérations » ; c'est la seconde, et la plus importante. Il résulte, en effet, de cette disposition, la facilité, pour un capitaine assuré à prime liée, avec faculté d'escale, de visiter successivement plusieurs colonies, sans faire courir le délai, puisque ce délai ne part que du jour où le capitaine aura abordé dans la colonie où il aura, plus tard, commencé ses opérations.

643. La présence des mots : *soit en temps de paix*,

soit en temps de guerre, et de ceux-ci : *tant sur corps que sur facultés*, qui se trouvent dans notre police de plus que dans la formule parisienne, rend peut-être la stipulation plus claire, mais n'ajoute rien au sens que nous avons reconnu aux dispositions correspondantes de la police de Paris.

(Voir t. Ier, nos 241 et suivans, jusqu'au no 246 exclusivement.)

ARTICLE 20.

Le droit de ristourne ou résiliation, pour les assurances en prime simple, est fixé à un quart pour cent, toutes les fois qu'il n'y aura eu aucun aliment donné à la police.

644. Aux termes des articles 349, 358 et 359 du Code de commerce, toutes les fois qu'il y a ristourne, c'est-à-dire, défaut absolu ou partiel de mise en risque, soit que les objets assurés n'aient pas été chargés en totalité, soit qu'on ait chargé des objets d'une valeur moindre que la valeur annoncée, l'assurance, s'il y a eu bonne foi, est maintenue à concurrence de la quotité de la valeur chargée, mais elle est ristournée quant au surplus, moyennant un demi pour cent acquis à l'assureur sur ce surplus.

Notre article déroge à la loi commune en réduisant le droit de ristourne à un quart pour cent, mais seulement au cas où, l'assurance étant faite à prime simple, aucun aliment n'aura été donné à la police ; en

tout autre cas le droit de ristourne demeure fixé à demi pour cent.

Article 21.

Le délaissement ne pourra être fait, savoir :

Pour le corps du navire, que dans les cas de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer;

Pour le chargement, qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration des trois quarts de la valeur des objets assurés, en nature ou en produit, quand même il y aurait naufrage, échouement avec bris, innavigabilité, et même vente publique, à la requête du capitaine, de la marine, ou d'un agent consulaire, en cours de voyage ou à destination, pourvu que cette vente soit faite par suite d'avaries de tout ou partie des objets assurés.

A défaut de nouvelles du navire au port de destination, nous, assureurs, ne pourrons refuser l'abandon, et, par suite, le remboursement, après dix-huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après un an pour les autres voya-

ges de long cours et de grand cabotage ; et après six mois pour le petit cabotage, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, à compter du jour du départ, ou du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues (1).

645. Cet article, dérogatoire aux dispositions de l'article 369 du Code de commerce, correspond à l'article 12 de la police parisienne, ou, pour mieux dire, à l'article 12 de la police de Bordeaux.

Le premier paragraphe de l'article, combiné avec le troisième, réduit à trois les cas de délaissement du corps : 1° le naufrage, dont l'événement, sous l'empire de notre police, ouvre l'action en abandon, par cela seul qu'il survient, quels qu'en soient d'ailleurs les résultats et les suites ; 2° l'échouement avec bris, mais seulement quand il produit l'innavigabilité, et l'innavigabilité produite par toute autre fortune de mer ; 3° enfin le défaut de nouvelles.

(1) Lorsqu'il s'agit d'assurances sur liquides, on déroge à l'article 21 de la formule imprimée, par la clause suivante :

L'abandon pourra être fait si le navire se trouve dans l'un des cas prévus par l'article 369 du Code de commerce, ceux de guerre seuls exceptés, quand même tout ou partie des marchandises serait sauvé sans avaries, par dérogation à l'article 21 de l'imprimé qui précède, et à toutes lois et ordonnances contraires à l'exécution pleine et entière de cette clause.

(Note fournie par M. Fontaine, courtier d'assurance près la Bourse de Rouen.)

Ces dispositions, on l'aura déjà remarqué, sont conformes aux stipulations contenues au deuxième paragraphe de l'article 12 de la police bordelaise, et nous pouvons renvoyer nos lecteurs aux explications données plus haut, t. II, nos 291 et suivans, jusqu'au n° 295.

Voir, même volume, nos 265 et suivans, jusqu'au n° 273 inclusivement, et aussi n° 293, la théorie du Code sur le délaissement pour cause d'innavigabilité, et les dérogations des polices à cette théorie.

646. Voyons maintenant quelles limites apporte notre police au droit de délaisser les facultés.

Ces limites, quand il ne s'agit point de liquides, sont fort étroites, car, des huit cas de délaissement des facultés énumérées par le Code, notre article n'en laisse subsister que deux : 1° le défaut de nouvelles, dont il est parlé au troisième paragraphe ; 2° et la perte ou détérioration des trois quarts de la valeur des objets assurés, *en nature* ou *en produit*.

Ces derniers mots sont fort remarquables; en effet, il en résulte positivement que la perte des trois quarts, à la réalisation de laquelle est attachée la faculté de délaisser, s'établira, non seulement par la justification d'une destruction ou d'une altération matérielle de la chose, mais encore par la preuve rapportée que le produit net des marchandises, si l'on a été obligé de les vendre, et défalcation faite, par conséquent, au préalable, des frais nécessaires pour parvenir à les réaliser, est inférieur à 75 p. °/o de la valeur pour laquelle elles ont été mises en risque.

D'un autre côté, l'article réduit si expressément, aux seuls cas de défaut de nouvelles et de perte des trois quarts, la faculté d'abandon des facultés, qu'il ajoute que le naufrage, l'échouement avec bris, l'innavigabilité, et même la vente publique, à la requête du capitaine, de l'administration, ou du consul, n'ouvriraient point l'action en délaissement, s'il ne résultait pas, de ces divers sinistres, une perte effective des trois quarts.

647. Il est difficile, à la première lecture, de bien saisir le sens de cette clause finale du second paragraphe de l'article : « pourvu que cette vente soit faite par suite d'avaries de tout ou partie des choses assurées. » Une ellipse beaucoup trop forte empêche l'esprit de trouver immédiatement le lien qui rattache cette stipulation aux énonciations précédentes. Nous y voyons, quant à nous, la convention formelle que la vente des objets assurés, faite, en cours de voyage, ou à destination, même avec une perte des trois quarts, ne peut devenir un cas d'abandon, qu'autant que les avaries des objets en risque l'auront rendue indispensable.

648. Le dernier paragraphe de l'article, nous l'avons déjà dit, stipule le droit de faire abandon, soit du navire, soit des marchandises, pour défaut de nouvelles. Le délai après lequel le droit de délaisser s'ouvre dans ce cas, est de dix-huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, d'un an pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, de six mois pour les voyages de petit cabotage, de Dunkerque à Bayonne. Tous ces délais courent du

jour du départ ou de celui auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

Une observation est ici nécessaire. Notre article dit : « à défaut de nouvelles du navire au *port de destination* »; cette clause est fort importante, car elle peut allonger ou abréger de beaucoup le délai après lequel l'assureur est obligé d'accepter l'abandon.

En effet, sous le droit commun, la faculté d'abandon est acquise, aussitôt que le dernier jour du délai est expiré, sans que l'assuré ait reçu de nouvelles du navire.

Sous l'empire de notre article, au contraire, le navire a le délai tout entier pour donner de ses nouvelles, non au lieu où s'est fait l'assurance, mais au port de sa destination. Or, il est évident que si, d'habitude, les nouvelles du navire mettent moins de temps à parvenir au lieu de la destination qu'au lieu où s'est faite l'assurance, il peut arriver le contraire, et que, dans tous les cas, le délai, calculé comme le prescrit notre article, différera toujours, en plus ou en moins, du délai qu'établiraient les règles ordinaires.

649. Nous avons donné, en note, au bas de la page 545, la clause par laquelle on a coutume de déroger à l'article 21 de la police, lorsque l'assurance est faite sur des liquides.

Cette clause, par les dérogations considérables qu'elle fait, non seulement à la formule imprimée, mais au droit commun lui-même, mérite l'attention la plus sérieuse.

Rappelons d'abord les cas de délaissement prévus

par l'article 369 du Code de commerce, ceux de guerre seuls exceptés. Ces cas sont :

La prise, quand elle a le caractère de piraterie ;

Le naufrage ;

L'échouement avec bris ;

L'innavigabilité par fortune de mer ;

La perte ou la détérioration des trois quarts ;

L'arrêt de prince quand il n'a point le caractère d'hostilité (1).

Toutes les fois que le navire, à bord duquel se trouveront des liquides, assurés sous l'empire de notre clause, éprouvera l'un des sinistres plus haut énumérés, l'abandon pourra en être fait (ce sont les termes formels de la convention), « *quand même tout ou partie des marchandises serait sauvé sans avaries* ».

Cette disposition, il faut le remarquer tout d'abord, ne déroge point au droit commun, lorsque le sinistre éprouvé par le navire est une capture, un naufrage, ou un échouement avec bris ; sous l'empire du Code, en effet, ces trois sinistres, quel que soit le sort ultérieur des facultés assurées, en autorisent le délaissement.

Mais, si le navire se trouve seulement innavigable par fortune de mer, ou détérioré des trois quarts de sa valeur, notre clause va bien au-delà des règles tracées par la loi commune.

Au premier cas, en effet, c'est-à-dire si le navire est déclaré innavigable, les marchandises assurées

(1) Voir ci-dessus, p. 518, l'article 2 de la police.

sont transbordées, l'assureur en court les risques, sur un autre navire, jusqu'à leur déchargement, et l'assuré ne peut en faire le délaissement, qu'autant que le capitaine n'aura pu, dans les délais de l'article 387, trouver un autre navire pour les transporter.

Sous l'empire de la stipulation que nous examinons, au contraire, le droit de délaisser est acquis à l'assuré sur liquides, aussitôt que l'innavigabilité du navire est constante, et par le seul fait de cette innavigabilité.

Il y a plus : notre police ne faisant aucune distinction entre l'innavigabilité *relative* et l'innavigabilité *absolue*, la première donnerait, aussi bien que la seconde, ouverture à l'action en délaissement, telle que notre clause la stipule.

Il est certainement difficile, impossible peut-être, qu'un navire ait perdu les trois quarts de sa valeur, sans devenir innavigable. Si cependant un tel événement se réalisait, ce serait inutilement que le navire aurait amené à sauvement les liquides chargés à son bord ; l'assuré, la convention à la main, aurait le droit, toute preuve préalablement rapportée de la détérioration des trois quarts subie par le navire, de faire son délaissement.

De même, l'arrêt de prince, qui, aux termes du Code, n'autorise l'abandon des facultés qu'après un certain délai, ouvrirait le délaissement à l'instant même où le navire chargé des liquides assurés serait frappé par l'arrêt.

Ces différentes dispositions, stipulées par une déro-

gation expresse au droit commun, sont toutes à l'avantage des assurés sur liquides; il est inutile d'en faire la remarque.

Article 22.

En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

650. Cet article dispose, comme l'article 17 de la police parisienne, que l'armateur, en cas de délaissement du navire, sera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura eu lieu.

Nous disons *en cas de délaissement*, bien qu'il soit écrit dans l'article « en cas de perte ». Voici pourquoi : quel que soit le sinistre survenu, qu'il soit ou non de ceux qui ouvrent l'action en délaissement, si l'assuré en poursuit la réparation par l'action d'avarie, il est de toute évidence que la clause de notre article demeurera sans motif et sans but; en effet, l'obligation de l'assureur, poursuivi par l'action d'avarie, se réduit à payer l'indemnité de la perte ou du dommage éprouvé, et le paiement de cette indemnité ne pouvant jamais l'obliger à payer à l'équipage les gages dus pour un voyage antérieur, on ne comprendrait point la nécessité d'une stipulation formelle, pour rejeter sur l'assuré le paiement de ces gages. L'action

en délaissement, au contraire, transporte de l'armateur à l'assureur la propriété du navire abandonné, et la lui transmet avec les charges qui la grèvent, sous l'obligation, par conséquent, de laisser le privilége de l'équipage s'exercer, à son rang, sur le navire délaissé, et l'on comprend, en ce cas, non seulement l'utilité, mais l'équité d'une disposition qui stipule que les gages dus par l'armateur, antérieurement au voyage pendant lequel arrive le sinistre, gages qui ont contribué à produire un fret acquis et touché par l'armateur, resteront exclusivement à sa charge.

C'est donc improprement que notre article se sert du mot *perte*; c'est *délaissement* qu'il aurait fallu dire.

651. La disposition finale qui stipule l'application de la clause, même en cas d'assurance à prime liée, ne peut avoir d'autre but que de distinguer, malgré la prime liée, les deux voyages réels dont se compose, en ce cas, le voyage assuré, et de laisser au compte de l'armateur les gages dus pour le voyage d'aller, quand le sinistre qui donne lieu au délaissement est survenu pendant le retour. Néanmoins, il faut convenir que la rédaction de cette partie de l'article est fort obscure et trop elliptique.

(Voir t. II, nos 325 et suivans, jusqu'à l'article 331 inclusivement.)

Article 23.

Toutes pertes à la charge de nous, assu-

reurs, seront payées, trois mois après la justification du sinistre, au porteur de la présente police, sans exiger de procuration, s'il est aussi porteur des pièces justificatives.

Les avaries seront payées immédiatement après le réglement.

652. Que l'indemnité, due à l'assuré pour la perte de l'objet mis en risque, soit poursuivie par l'action en délaissement, ou par l'action en avarie, le paiement lui en sera fait, aux termes de notre article, après un délai de trois mois, qui courra du jour de la justification du sinistre.

653. Les avaries, c'est-à-dire les dommages qui n'entraînent point la perte des objets assurés, sont remboursées immédiatement après le réglement. Cette règle ne souffre pas même d'exception pour les avaries éprouvées par le navire en cours de voyage, quand elles l'ont forcé à faire relâche; mais, aux termes de l'article 17 que nous avons examiné à son rang, cette espèce d'avarie ne doit être réglée, et remboursée, par conséquent, qu'après la fin du voyage.

654. La disposition par laquelle notre article oblige les assureurs à payer le montant de l'assurance à tout porteur de la police et des pièces justificatives, sans exiger de procuration, se trouve pareillement dans l'article 24 de la police parisienne.

Nous pouvons donc renvoyer le lecteur aux explications données sous cet article, t. II, nos 366 et suivans, jusqu'au n° 388 inclusivement.

ARTICLE 24.

Nous vous dispensons de nous faire signifier les événemens, lorsqu'ils seront insérés dans le *Mémorial*, journal de cette ville, ou dans le *Journal du Havre*.

655. Cette disposition, qui économise le temps et les frais, n'a pas besoin d'explication. Nous avions déjà trouvé, dans l'article 25 de la police du Havre, t. II, n° 526, une stipulation analogue.

ARTICLE 25.

Faculté est accordée à tous les navires de faire toutes échelles volontaires, soit en montant, descendant ou rétrogradant, moyennant une augmentation de prime, d'un quart pour cent pour chacune d'elles, parce que l'assuré, dès qu'il en a connaissance, est obligé et tenu d'en prévenir ses assureurs.

Faculté est encore accordée aux navires montant et descendant la Seine, de toucher au Havre et à Honfleur, et dans le premier cas d'y transborder, comme aussi de relever d'un côté à l'autre du port de Rouen, pour décharger ou transborder, sans augmentation de prime.

656. Nous avons trouvé, dans l'article 6 de la police

de Marseille, t. II, n° 430, une clause analogue à la disposition du premier paragraphe de notre article. Toutefois il existe entre les deux polices une triple différence : la faculté de faire échelle, même de descendre, monter et rétrograder, la police de Marseille l'accorde, sans aucune augmentation de prime, mais en la restreignant aux besoins du voyage assuré. La police de Rouen, au contraire, accorde la même faculté avec plus d'étendue, puisqu'elle n'exige point expressément que l'échelle soit faite pour accomplir l'objet du voyage ; mais elle stipule, au profit de l'assureur, une augmentation de prime d'un quart pour cent, juste prix de l'aggravation de risque qui résulte de chaque échelle.

Enfin, et cette dernière observation n'est pas la moins importante, notre police ne donne point au capitaine la faculté de *dérouter*, que l'on trouve expressément stipulée, en sa faveur, dans l'article 6 de la police marseillaise.

Quelque large que soit la faculté d'échelle accordée par notre article, faculté dont l'assuré peut user d'autant plus librement qu'il en paie chaque fois l'usage, il est donc entendu qu'en aucun cas elle ne peut l'autoriser à quitter la route du voyage assuré.

657. La clause finale du premier paragraphe de l'article oblige l'assuré à faire exactement connaître, à l'assureur, chaque échelle du navire, aussitôt qu'il en a lui-même connaissance. Cette obligation, conforme d'ailleurs aux principes généraux du contrat, dérive naturellement de la stipulation d'une augmentation de

prime payable pour chaque échelle volontaire. Si le navire se perd, et, avec lui, l'équipage et les papiers de bord, comment l'assureur pourrait-il connaître le nombre des échelles faites?

C'est peut-être ce que l'article a voulu exprimer, en disant que « l'assuré est obligé de payer une augmentation de prime pour chaque échelle, *parce qu'il* est tenu, dès qu'il en a connaissance, d'en prévenir ses assureurs »; mais cette rédaction est vicieuse, et semble dire précisément le contraire de ce qu'elle devrait signifier.

(Voir, t. Ier, nos 87 et 88, nos explications sur l'effet et l'étendue de la clause qui permet de *rétrograder* et de *faire échelle*.)

658. Le second paragraphe de l'article n'a pas besoin d'explication ; nous ferons remarquer seulement que la faculté de transborder au Havre ou à Honfleur, en montant à Rouen, se trouve aussi stipulée dans l'article 5 de la police de Paris. Cette faculté n'est point convenue pour les navires qui descendent, parce qu'elle leur est inutile ; la profondeur de la Seine augmente à mesure que l'on se rapproche de la mer.

Article 26.

Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

659. Cet article est littéralement conforme à l'arti-

cle 27 de la police de Paris; nous ne pourrions que répéter les explications déjà données, t. II, n°s 389, 390 et 391.

Article 27.

Les assurés et les assureurs, chacun en ce qui le concerne, s'engagent, en outre, à se conformer aux lois et réglemens maritimes en ce qui n'y est pas dérogé par la présente.

660. Nous n'avons point d'autre commentaire à donner à cet article, que les explications fournies sous l'article 28 de la police parisienne, dont le texte, conforme à celui que nous examinons, ajoute seulement les mots : « en vigueur », après ceux de : « lois et réglemens maritimes ».

(Voir t. II, n°s 392 et 393.)

Article 28.

Toutes contestations pour l'exécution des conditions de la présente police seront jugées par deux arbitres, négocians ou anciens négocians de la place, amiablement nommés, l'un par vous, sieur assuré, l'autre par nous-dits assureurs, lesquels arbitres devront, avant de prendre connaissance de l'affaire, s'adjoindre un tiers pour prononcer en cas de partage.

661. Trois observations, seulement, sont nécessaires sur cet article.

Si l'une des parties se refuse à nommer son arbitre, il sera désigné d'office par le tribunal de commerce.

662. Nommés par les parties, ou par le tribunal, toujours en vertu de la convention, les arbitres n'auront jamais le caractère d'arbitres forcés; mais l'article ne leur donnant ni la qualité d'amiables compositeurs, ni le pouvoir de statuer en dernier ressort, ils demeureront, soit dans la forme, soit dans le fond, astreints aux règles ordinaires du droit.

663. Les arbitres devront nécessairement être pris parmi des négocians ou d'anciens négocians de la ville de Rouen.

Voir, au surplus, t. II, n°s 593 et suivans, le commentaire placé sous l'article 29 de la police nantaise, qui, sauf la renonciation à toute voie de recours contre la sentence arbitrale, dont il contient la stipulation, est en tout conforme au nôtre.

Les assurés sont tenus de remettre au courtier leurs billets de prime dans le mois de la signature de la police.

664. Nous ignorons pourquoi la clause qui précède et la suivante, qui, au surplus, n'en ont pas moins de force, ne figurent point, sous un numéro d'ordre, au nombre des articles de notre police.

Cette clause est la seule, dans la formule, qui parle des billets de prime, et de la prime. Nous n'avons aucune explication à fournir sur l'obligation très-claire et très-précise qu'elle impose à l'assuré; nous ferons

seulement remarquer que nulle disposition pénale ne la sanctionne, et que le simple retard apporté par l'assuré à remettre ses billets de prime ne pourrait donner lieu à des dommages-intérêts, et encore moins à la résiliation du contrat.

La remise des billets de prime est surtout nécessaire quand l'assuré ne signe point la police, parce qu'il en résulte un commencement d'exécution réciproque de la convention.

Le silence gardé par notre police sur le mode de paiement de la prime, car elle se borne à indiquer qu'on la paie au moyen de billets, empêche que les billets de prime non échus puissent se compenser, sous son empire, avec les sommes dont l'assureur serait devenu débiteur avant cette échéance.

(Voir, au surplus, pour toutes les questions qui se rattachent au paiement et à la compensation de la prime, ce que nous avons dit, t. Ier, nos 108 et suivans, jusqu'au n° 118 inclusivement, et dans le même volume, nos 145 et suivans, jusqu'au n° 152 inclusivement.)

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure, de vous.....

665. Cette clause répond exactement aux dispositions contenues dans l'article 29 de la police parisienne; nous devons donc nous borner à renvoyer le lecteur

aux explications fournies t. II, nos 394 et suivans, jusqu'au no 401 inclusivement.

666. Le blanc qui suit les derniers mots de la clause est destiné, comme celui qui se trouve dans la première ligne, en tête de la police, à recevoir les diverses énonciations qui constituent le pour-compte; il serait fastidieux de répéter ici les développemens donnés sous cette rubrique, t. II, nos 405 et suivans, jusqu'au no 411 inclusivement.

FIN DU COMMENTAIRE SUR LA POLICE DE ROUEN.

POLICE

D'ASSURANCE MARITIME

DE LA PLACE DE DUNKERQUE.

L'UNION DU NORD, Compagnie d'assurances maritimes.

ASSURÉ M.	SOMME ASSURÉE FR.
COURTIER M.	
NAVIRE	PRIME P. %.
CAPITAINE	POLICE
PAVILLON	
VOYAGE DE	

667. Assuré M. — On place, après ce mot, le nom de l'assuré.

668. Courtier M. — On trouvera, t. Ier, nos 5 et suivans, jusqu'au n° 64 inclusivement, les explications nécessaires sur les fonctions des courtiers, et le développement des principes généraux sur la nature, l'essence, l'objet, la forme interne et externe du contrat d'assurance.

669. Navire. — Voir, t. Ier, nos 65 et suivans, jusqu'au n° 75 inclusivement, le commentaire placé sous la même rubrique.

670. Capitaine. — Voir, t. Ier, n°s 76 et 77.

671. Pavillon. — C'est une maxime fondamentale, en matière d'assurance, que l'assureur ne doit ignorer aucune des circonstances qui peuvent augmenter ou diminuer l'opinion du risque. Cette maxime, l'article 348 du Code l'a consacrée, en donnant à l'assureur le droit de faire annuller le contrat toutes les fois qu'une réticence, une fausse déclaration, et, même, une simple différence entre la police et le connaissement peut diminuer l'opinion ou changer le sujet du risque. Il est donc facile de comprendre que l'indication du pavillon, signe caractéristique de la nationalité, sera substantielle, et indispensable à la validité du contrat, chaque fois que la nationalité de l'objet assuré pourra diminuer ou changer l'opinion du risque (1). Ainsi, lorsqu'une nation est en guerre ouverte ou prochaine avec une autre, les objets qui voyagent sous l'un des deux pavillons hostiles courent des risques plus grands, et dont il faut absolument que l'assureur ait connaissance. Il arrive même souvent qu'en temps de guerre, on simule le pavillon ; c'est-à-dire que l'on cache, sous un pavillon neutre, ou ami, afin de les soustraire au danger d'être pris, soit un navire, soit des marchandises, appartenant aux sujets de l'une des nations belligérantes : c'est encore là, évidemment, une circonstance dont l'assureur doit être informé.

Bien que la police de Dunkerque, comme nous le

---

(1) Dageville, t. III, p. 59.

verrons plus bas, affranchisse les assureurs de tout risque de guerre, ce qui fait que la non déclaration du pavillon aurait, sous son empire, des résultats beaucoup moins graves que sous le droit commun, nous louerons cependant les assureurs d'avoir exigé, parmi les énonciations que doit recevoir la police, l'indication du pavillon sous lequel se fait l'assurance. Cette précaution, tout-à-fait conforme à l'esprit du contrat, préviendra bien des difficultés.

672. VOYAGE DE....... — On place, après ces mots, l'indication du *voyage assuré*. Nous ne pouvons rien ajouter aux développemens déjà fournis sous cette rubrique, t. Ier, nos 78 et suivans, jusqu'au n° 207 inclusivement.

673. SOMME ASSURÉE. FR..... — Voir le commentaire donné, t. Ier, nos 108, 109, 137 et suivans, jusques et y compris le n° 144.

674. PRIME..... P. o/o. — Nous avons traité les questions relatives à la nature, à l'échéance, au paiement et à la compensation de la prime, t. Ier, nos 145 et suivans, jusqu'au n° 153 inclusivement.

675. POLICE. — On place, dans le blanc qui suit ce mot, l'indication du droit de police, payé par l'assuré à l'assureur.

ARTICLE PREMIER.

Risques couverts par les Assureurs (1). —

(1) Les mots en italique sont pareillement soulignés dans la formule; chacun des articles de la police est ainsi

Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, changemens forcés de route, de voyage et de vaisseau; jet, feu, pillage, tous arrêts, captures et molestations de pirates ou de sujets de puissances barbaresques, baraterie de patron, et généralement tous accidens et fortunes de mer.

Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs dans le port de Dunkerque, ou dans les bassins du Havre.

Mais si le navire se rend directement des colonies à Tatihou, pour y faire sa quarantaine, il est dû aux assureurs une surprime d'un pour cent, et si, après l'arrivée du navire à sa destination, ou près de sa destination, il est forcé de se rendre à Tatihou, en rade, en pleine mer, dans un port quelconque de l'Ouest, jusqu'à Cherbourg inclusivement, ou de la mer du Nord, jusques et y compris Flessingue, de même que si le capitaine dudit bâtiment s'y rend de son propre mouvement, ou d'après ses instructions, la prime est augmentée de deux pour cent.

---

précédé d'une espèce de rubrique, que nous reproduirons exactement.

Les quarantaines non prévues par les deux paragraphes qui précèdent, ont droit à une surprime qui est fixée par arbitres.

676. Le premier paragraphe de notre article contient l'énumération des risques dont se chargent les assureurs ; mais cette énumération n'est point limitative. L'omission des mots : *abordage fortuit* et *relâches forcées*, qui se trouvent de plus dans l'article 1er de la police parisienne, n'empêche donc point que ces deux risques ne soient au compte des assureurs. De même, l'addition des mots : *tous arrêts de pirates ou de sujets de puissances barbaresques*, n'ajoute rien, en réalité, à l'étendue de leurs obligations ; le risque d'*arrêt* est compris dans ceux de *captures* ou *molestations*, que mentionne la police de Paris, et les risques que pourraient faire courir aux assurés les *sujets* des puissances barbaresques sont évidemment, hors le cas de guerre, des risques de piraterie.

(Voir t. Ier, nos 153 et suivans jusqu'au no 184.)

677. Les trois derniers paragraphes de l'article correspondent à l'article 7 de la police de Paris ; mais leurs dispositions se rapprochent davantage de celles de l'article 19 de la police du Havre.

(Voir t. II, no 512.)

Les risques de quarantaine dans le port de Dunkerque, ou dans les bassins du Havre, seulement, sont à la charge des assureurs, sans augmentation de prime.

Si le navire se rend directement des colonies à

Tatihou (1) pour y faire quarantaine, il est dû aux assureurs une augmentation de prime d'un pour cent; si, après son arrivée au lieu de destination, ou près de sa destination, le navire est forcé de se rendre à ce lazaret, en rade, en pleine mer, dans un port quelconque de l'Ouest jusqu'à Cherbourg, ou dans la mer du Nord, jusqu'à Flessingue inclusivement; si le capitaine, enfin, de son propre mouvement, ou suivant ses instructions, va faire quarantaine dans l'un des lieux indiqués, cette augmentation s'élève à deux pour cent, quelle que soit, d'ailleurs, la durée de la quarantaine.

Toute autre quarantaine donnera lieu à une augmentation de prime que fixeront des arbitres.

Ces dispositions n'ont besoin d'aucun commentaire spécial. Le lecteur trouvera, t. Ier, nos 239 et 240, des explications inutiles à répéter ici.

Article 2.

Risques non à la charge des assureurs. — Les assureurs sont exempts des risques de

(1) La rade de Tatihou est formée par un groupe d'îlots situés dans la Manche, vis-à-vis l'embouchure de la Vire. Napoléon y a fait construire un lazaret, et la regardait, avec raison, comme un point maritime et militaire de grande importance. Les vases en rendent aujourd'hui l'abord à peu près impossible; on n'y envoie les navires que dans certains cas fort graves, par exemple, quand ils arrivent de lieux ravagés par la fièvre jaune.

guerre, capture, hostilités, représailles et arrêts approuvés ou ordonnés par ou contre la puissance sous le pavillon de laquelle sont les objets assurés par la présente, de la part de tous princes, de gouvernemens quelconques, reconnus ou non reconnus, ainsi que de tous événemens et confiscations quelconques, provenant de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin, de la baraterie de patron, seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires du navire ou de leurs ayant-droit, lorsque le capitaine est de leur choix.

Dans les assurances à temps, les assureurs sont exempts des risques de pêche, des voyages à destination de la mer Blanche, de la mer Glaciale, de la mer Noire, de la mer de Marmara, de l'Archipel, du Sénégal, des îles Maurice et Bourbon, du golfe du Mexique, des mers des Antilles pendant l'hivernage (15 juillet au 15 octobre); ils sont aussi exempts des voyages de la Baltique, du canal de Bristol et des mers du Nord, au-delà d'Ostende et de Londres, du 1er octobre au 31 mars inclusivement.

Dans les assurances en prime liée, les

assureurs sont exempts des risques pendant l'hivernage, pour le séjour en rade de Saint-Pierre (Martinique) ou du Moule (île Gualoupe), accordant au capitaine de relever dans la même île, soit pour le Fort-Royal, soit pour la Pointe-à-Pître, sans surprime.

Les assureurs sont exempts des avaries provenant du vice propre de la chose assurée, ce qui est reconnu par les experts nommés à l'effet de constater le dommage.

678. Le premier paragraphe de notre article correspond au deuxième et au troisième articles de la police de Paris.

Il énumère d'abord, comme l'article 2 de cette formule, les risques de guerre dont il stipule l'affranchissement, et, quoiqu'il omette d'exprimer que la liste qu'il en donne n'est point limitative, il est évident néanmoins que, sous son empire, les assureurs ne répondent d'aucun risque de cette espèce. La plupart des différences de rédaction que l'on peut remarquer, sur ce point, entre les deux polices, n'ont point d'importance. Cependant il en est autrement de ces mots : « approuvés ou ordonnés par ou contre la puissance sous le pavillon de laquelle sont les objets assurés par la présente », dont notre article fait suivre ceux-ci : « hostilités, représailles et arrêts. » Nous ne voyons à cette addition qu'une fort médiocre

utilité, et on pourrait y trouver, peut-être, en certaines occurences, matière à difficulté. Un assuré qui expédiera et fera faire l'assurance sous un pavillon simulé, afin d'éviter les dangers qui menaceraient le véritable pavillon de son navire, ne pourra-t-il point, si l'ennemi, découvrant la ruse, l'arrête ou le capture, malgré la simnlation de son pavillon, rendre les assureurs responsables du sinistre, en s'appuyant sur la clause qui nous occupe? Les hostilités, en effet, n'auraient pas été exercées contre le pavillon sous lequel étaient les objets assurés, et il n'a été stipulé, dira-t-on, que l'exemption de cette espèce d'hostilités.

Cette prétention serait repoussée, à notre avis, soit par la teneur générale de l'article, qui nous semble stipuler d'une manière absolue, et sans exception, l'affranchissement de tous risques de guerre, soit, surtout, par cette considération qu'il y aurait réticence entraînant la nullité du contrat, chez l'assuré qui ne révélerait pas à ses assureurs la simulation de pavillon, et le danger particulier que cette ruse fait courir aux objets mis en risques; mais la difficulté pourrait devenir sérieuse, si les assureurs avaient connu la véritable nationalité du navire, et l'avaient assuré, néanmoins, sous un pavillon différent, sans se charger des risques de guerre par une stipulation spéciale.

(Voir, t. Ier, nos 184 et suivans, jusqu'au no 207 inclusivement, notre commentaire sur l'article 2 de la police de Paris.)

679. Notre article stipule ensuite, toujours dans le même paragraphe, l'exemption de « tous événemens

et confiscations quelconques provenant de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ». Cette disposition, sauf l'addition du mot «capture», compris, d'ailleurs, dans l'expression générale, « tous événemens quelconques », se retrouve littéralement dans l'article 3 de la police de Paris.

680. Notre article affranchit, enfin, les assureurs, de la baraterie de patron, mais seulement « à l'égard des armateurs, des propriétaires du navire ou de leurs ayant droit lorsque le capitaine est de leur choix ». Nous avons trouvé, dans l'article 3 de la police de Paris, une clause semblable, mais plus favorable aux assureurs, car c'est dans tous les cas qu'elle les affranchit du risque de baraterie envers les armateurs et les propriétaires du navire.

(Voir t. Ier, n°s 221, 222 et 223.)

681. Le second paragraphe de notre article correspond à l'article 4 de la police parisienne, et contient l'énumération des risques dont les assureurs stipulent l'affranchissement, quand l'assurance est faite à temps.

Cette énumération, limitative dans les deux polices, est beaucoup plus étendue dans la nôtre que dans la formule parisienne. Indépendamment des risques de la mer Glaciale, de la mer Blanche, de la mer Noire, de la mer de Marmara, de l'Archipel, des îles Maurice et Bourbon, du golfe du Mexique, pendant toute l'année, des mers des Antilles pendant l'hivernage, dont il n'est pas question dans la police de Paris, la nôtre décharge les assureurs à terme de tout risque de pêche.

Sur un point seulement notre police est ici plus favorable aux assurés que celle de Paris ; elle recule jusqu'à Londres et Ostende la limite où les assureurs à temps cessent de courir les risques, du 1er octobre au 31 mars ; cette limite, dans la police parisienne, est fixée à Dunkerque même.

(Voir t. 1er, nos 225 et 226.)

682. La clause qui forme le troisième paragraphe de l'article est spéciale à la police de Dunkerque; elle stipule, dans les assurances en prime liée, l'exemption de tout risque d'hivernage pour le séjour de Saint-Pierre, à la Martinique et du Moule, à la Guadeloupe ; ces deux mouillages sont, en effet, fort dangereux, surtout pendant la saison d'hiver. La police permet aux assurés de relever, dans ce cas, soit pour le Fort-Royal (Martinique), soit pour la Pointe-à-Pître (Guadeloupe), où l'ancrage est meilleur.

683. Le dernier paragraphe de notre article reproduit, comme l'article 3 de la police de Paris, la règle de droit commun, qui affranchit l'assureur du vice propre de la chose. En ajoutant que le vice propre sera reconnu par des experts, notre police a voulu, sans doute, prévenir la difficulté qui peut se rencontrer à décider, par voie de présomption, le caractère du dommage.

Néanmoins cette clause ne porte aucune atteinte à la règle de droit, qui fonde sur l'absence ou sur la représentation d'un certificat de visite la présomption de sinistre ou de vice propre.

(Voir t. Ier, nos 208 et suivans, jusques et y compris

le n° 220, le commentaire placé sous l'article 3 de la police parisienne.)

684. Il est à remarquer que notre article ne parle ni des frais de quarantaine ni de ceux d'hivernage, dont la police parisienne exempte les assureurs; nous verrons plus tard, en expliquant l'article 6, que notre police en stipule l'affranchissement, toutes les fois qu'ils n'ont point le caractère d'avaries grosses.

684 *bis*. Quant aux jours de planche, la police n'en parle nulle part; ils restent donc à la charge des assureurs, lorsqu'ils ont pour cause une fortune de mer. (Voir t. Ier, n° 224.)

Article 3.

Étendue et durée des risques. — Les risques sur marchandises et sur espèces courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination; les risques de transport par allèges, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports et rades de chargement ou de déchargement, sont à la charge des assureurs.

Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises ou qu'il a son lest à bord, et cessent vingt-quatre heures après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination.

685. L'omission du mot « rivières », et la substitution, tout-à-fait indifférente, des mots « marchandises ou espèces » au mot générique « facultés », n'empêchent point le premier paragraphe de notre article d'avoir la même étendue et le même sens que le premier paragraphe de l'article 3 de la police de Paris, auquel il correspond.

Nous croyons même que les assurés ont, sous l'empire de notre article, malgré le silence qu'il garde sur ce point, la faculté de transborder pour monter du Havre ou de Honfleur à Rouen, toutes les fois, du moins, que cette dernière ville est le terme du voyage assuré. Ce ne serait guère que dans les assurances à terme, lorque le voyage assuré n'est déterminé que par la durée, que les assureurs pourraient exciper du silence de notre article, pour soutenir que les risques survenus, soit en transbordant au Havre, soit en usant d'alléges dans une rivière de chargement ou de déchargement, ne sont pas à leur compte.

(Voir t. Ier, nos 227 et suivans, jusqu'au n° 230 exclusivement.)

686. Le second paragraphe de l'article, qui détermine la durée des risques sur corps, diffère en deux points importans de l'article 6 de la police de Paris.

Il fait courir ces risques du moment où le navire a commencé d'embarquer les marchandises, à défaut du moment où il a son lest à bord, et jamais du moment où il a démarré et mis à la voile.

Il les termine vingt-quatre heures après que le navire a été ancré ou amarré dans le port de sa destina-

tion, sans qu'il y ait lieu d'examiner s'il a ou non terminé son déchargement, ou embarqué des marchandises de retour, avant l'expiration de ce délai.

(Voir t. Ier, nos 232 et suivans, jusqu'au n° 238 inclusivement, le commentaire placé sous l'article 6 de la police parisienne.)

ARTICLE 4.

Cas où le délaissement est admissible. — Devoirs de l'assuré. — Le délaissement ne peut avoir lieu, savoir : pour le corps du navire, que dans le cas de naufrage, d'échouement avec bris, qui le rendrait innavigable, ou dans le cas d'innavigabilité par toute autre fortune de mer, sauf l'innavigabilité causée par vétusté ; pour les marchandises, que dans le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, si la perte ou la détérioration matérielle s'élève aux trois quarts de la valeur, par dérogation expresse aux articles 369 et 394 du Code de commerce.

Les frais faits pour opérer le sauvetage ou la bonification ne peuvent jamais être ajoutés à la perte ou à la détérioration pour donner droit au délaissement.

Il peut, en outre, avoir lieu, s'il n'y a au-

cune nouvelle du navire dans les délais fixés par l'article 375 du Code de commerce.

Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller ou de faire veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

687. Plus favorable aux assurés que l'article 12 de la police parisienne, notre article, si l'on combine les dispositions du premier et du troisième paragraphe, admet, comme la police de Bordeaux, trois cas de délaissement du corps :

1° Le défaut de nouvelles ;

2° Le naufrage;

3° L'innavigabilité produite par échouement avec bris, ou par toute autre fortune de mer.

688. Les délais après lesquels le délaissement peut avoir lieu pour défaut de nouvelles, sont les mêmes, sous l'empire de notre police, que ceux prescrits par l'article 375 du Code de commerce, auquel notre article se réfère.

(Voir t. II, nos 259 et suivans, jusques et y compris le no 264.)

689. Le naufrage, dont nous avons donné la définition, t. Ier, no 156, demeure, sous la police de Dunkerque, comme sous l'article 369 du Code de commerce, un sinistre majeur qui donne par lui-même ouverture à la faculté de délaisser. Mais, tandis que, sous le droit commun, il ouvre par lui-même, et quelles

qu'en soient les suites, l'action en délaissement, aussi bien sur les facultés que sur le navire, le naufrage, sous l'empire de notre article, n'autorise que l'abandon du corps.

(Voir t. II, n°s 265 et 266.)

690. Notre police ne distingue point l'innavigabilité *relative* de l'innavigabilité *absolue*; l'une et l'autre, par conséquent, donnent lieu au délaissement du navire. L'article ajoute qu'il en sera différemment de « l'innavigabilité causée par vétusté ». Cette clause ne modifie en rien les règles ordinaires en matière d'innavigabilité. Il est de principe, en effet, que les assureurs ne répondent que des cas fortuits, et la vétusté n'est pas une fortune de mer. Mais de quel côté sera la présomption? Est-ce à l'assureur de prouver la vétusté? Est-ce à l'assuré de justifier de la fortune de mer? Nous avons examiné ces questions, sous l'article 12 de la police de Paris; nous avons dit, alors, comment la représentation d'un certificat de visite établissait, au profit de l'assuré, la présomption de fortune de mer; comment l'absence de cette pièce laissait subsister, contre lui, la présomption naturelle de vice propre; comment enfin, dans l'un et l'autre cas, la preuve contraire était toujours réservée. Nous ne pouvons mieux faire que de renvoyer le lecteur au commentaire donné plus haut, dans ce volume, n°s 265 et suivans, jusqu'au n° 272 inclusivement.

691. Notre article réduit à trois les cas dans lesquels il autorise l'action en délaissement des facultés :

1° Le naufrage;

2° L'échouement avec bris;

3° Le défaut de nouvelles.

692. Mais, par dérogation expresse au droit commun, les deux premiers sinistres ne donnent ouverture au délaissement des facultés, que lorsqu'il en est résulté une détérioration matérielle des trois quarts. Quant au troisième, il ouvre l'action en abandon après le délai prescrit par l'article 387 du Code.

L'innavigabilité du navire, même quand elle est suivie des circonstances prévues par l'article 394 du Code de commerce, c'est-à-dire quand le capitaine ne peut trouver un autre bâtiment pour y transborder les marchandises assurées, n'autorise donc point, sous l'empire de notre police, l'action en délaissement des facultés.

Il y a plus : la perte ou la détérioration matérielle des trois quarts, occasionnée par fortune de mer, ne donne lieu qu'à l'action d'avarie, si la fortune de mer n'est pas un naufrage, ou un échouement avec bris. En un mot, pour que le délaissement des facultés soit possible, sous l'empire de la police de Dunkerque, il faut la réunion de ces deux circonstances : naufrage ou échouement avec bris, et perte ou détérioration matérielle des trois quarts.

Cette solution, fort grave pour les assurés sur marchandises, qu'elle laisse exposés à de grands risques, résulte invinciblement des termes fort clairs et fort précis qui terminent le premier paragraphe de notre article.

693. Le second paragraphe stipule que les frais faits pour opérer le sauvetage ou la bonification des objets délaissés ne peuvent jamais s'ajouter à la perte, pour donner droit à l'abandon; cette disposition était déjà contenue implicitement dans les mots « détérioration matérielle », employés quelques lignes plus haut. Nous l'avons aussi trouvée dans le deuxième paragraphe de l'article 12 de la formule parisienne.

694. Le quatrième et dernier paragraphe de notre article correspond à l'article 13 de la police de Paris ; on peut consulter les explications données sous cet article, t. II, n[os] 298 et 299.

On trouvera, t. II, n[os] 253 et suivans, jusqu'au n° 257 inclusivement, l'exposé de la théorie générale de l'action en délaissement.

Article 5.

Avaries grosses. — Les avaries grosses ou communes se remboursent sous la retenue de 3 p. °/₀ de la valeur assurée.

Dans les réglemens d'avarie sur corps, les assureurs sont exempts de la part d'avaries grosses, incombant au fret.

695. Cet article répond à l'article 14 de la police de Paris ; il n'en diffère que par l'élévation du chiffre de la retenue stipulée sur les avaries grosses, et par l'omission de la clause de non cumulation des avaries grosses et des avaries particulières, que nous trouve-

rons, au reste, exprimée, un peu plus loin, dans l'article 7.

(Voir t. II, n[os] 300 et suivans, jusqu'au n° 316 inclusivement, le commentaire placé sous l'article 14 de la police de Paris.)

Article 6.

Avaries au navire. — Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et armement, se remboursent sous la déduction de 3 p. °/o de la valeur assurée.

En contractant l'assurance sur corps, quille, agrès et apparaux, ou sur armement d'un navire construit en bois de sapin, la déclaration doit en être faite; faute de quoi, il n'est remboursé que la moitié du dommage qui y arriverait.

En cas d'assurance à prime liée ou à temps limité sur corps, quille, agrès et apparaux, ou sur armement, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit en l'article 3, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement à l'embarquement des

marchandises qui composent la cargaison au moment du sinistre, et dont le fret, si elles sont sauvées, revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

Il n'est admis, dans les réglemens d'avaries particulières sur corps ou sur armement, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplacemens, fournitures et main-d'œuvre à la charge des assureurs, supportent une réduction d'un tiers, pour compenser la différence du vieux au neuf. Cependant cette réduction n'est point applicable aux ancres, et elle n'est que de 15 p. % sur les chaînes-câbles.

La même réduction a lieu dans les réglemens d'avaries grosses, l'assurance portant, soit sur le corps, soit sur armement, soit sur marchandise.

Ne sont jamais compris comme avaries particulières les frais d'hivernage et de quarantaine.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les pirogues baleinières, les ustensiles de

pêche, les ancres, les câbles, les chaînes-câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage sur les lieux.

696. Sauf la substitution du mot « armement » au mot « dépendances », employé par la police de Paris, le premier paragraphe de notre article est textuellement conforme à l'article 15 de cette formule, et nous pouvons, pour tout commentaire, renvoyer le lecteur aux explications fournies, t. II, nos 318, 319 et 320.

697. La disposition contenue au second paragraphe de l'article, et qui oblige l'assuré sur corps à déclarer si le navire est construit en sapin, à peine de ne recevoir que la moitié de l'assurance, paraît empruntée à l'article 592 du Code de commerce hollandais; elle ne demande aucune explication particulière : c'est une application spéciale et au-delà du droit commun, du principe général qui astreint l'assuré à déclarer toutes les circonstances aggravantes du risque.

698. Le paragraphe suivant correspond à l'article 16 de la police parisienne; il est seulement à remarquer que la disposition de notre article ne s'applique qu'aux assurances sur corps, tandis que l'article 16 de la police parisienne stipule pour le cas d'assurance sur facultés, et pour le cas d'assurance sur corps.

Notre article a récemment donné lieu à une question que la cour de Douai a décidée, avec raison, contre les assurés, et dont nous croyons devoir dire un mot.

Une assurance avait été faite, à l'année, sous l'empire de notre police, de 15,000 fr. sur corps, quille, agrès et apparaux ; une avarie éprouvée par le navire avait été réglée et payée aux assurés par les assureurs ; plus tard, et avant l'expiration des risques, le navire se perdit. Les assureurs acceptèrent l'abandon et payèrent, sans contestation, les 15,000 fr. qu'ils avaient souscrits.

Quelque temps après, les assureurs songèrent que, l'article 22 de la police stipulant, en termes formels, qu'en aucun cas ils ne pouvaient être tenus de rien payer au-delà de la somme assurée, ils auraient dû ne compter les 15,000 f. que sous déduction des 1,880 f. 17 c. préalablement payés pour avaries.

En conséquence ils attaquèrent les assurés en restitution de cette dernière somme.

Ceux-ci invoquèrent le troisième paragraphe de notre article; ils soutinrent que, dans les assurances à terme, sur corps, il devait y avoir autant de réglemens séparés que de voyages réels ; que par conséquent il y avait aussi autant d'assurances consenties que de voyages effectués, les assureurs courant à chaque voyage, quelles que fussent les sommes précédemment payées par eux, le risque entier de la somme assurée.

Ce système, adopté par les premiers juges, a été condamné en appel. La cour de Douai, par son arrêt du 17 mars 1843 (1), a décidé « que la disposition du troi-

---

(1) *Journal du Palais*, t. Ier, 1843 ; *Mémorial*, 1843, t. II, p. 81.

sième paragraphe de notre article n'avait point pour but, et ne pouvait avoir pour effet, de modifier la disposition générale de l'article 22 de la police ; que le réglement séparé qu'il prescrit est favorable à l'assuré, qui peut, sans attendre l'expiration de l'année, obtenir le paiement de la somme assurée, et, sur la connaissance précise de la quotité dont elle se trouve réduite par le paiement des avaries, recourir à de nouvelles assurances ; enfin qu'une seule somme de 15,000 fr. avait été promise pour toute la durée de l'assurance, moyennant une prime unique, calculée, non sur le nombre des voyages, puisque rien n'avait été convenu relativement à la destination du navire, mais sur les risques ordinaires d'une année de navigation. »

Nous donnons pleinement notre assentiment à cette décision ; il est évident que l'argumentation des assurés reposait tout entière sur la confusion qu'ils faisaient des voyages réels, effectués par le navire, avec le *voyage assuré;* or, la stipulation du réglement séparé des effets de chaque voyage réel n'empêche point qu'il n'y ait toujours qu'un seul *voyage assuré*. D'ailleurs les termes de l'article 22 sont formels.

(Voir t. II, n°s 321, 322, 323 et 324.)

699. Le quatrième paragraphe de l'article répond à l'article 17 des polices de Paris et de Bordeaux; mais, à la différence de ces deux formules, qui ne décident point la question de savoir quel est précisément le fret dont parle l'article 386 du Code, la nôtre exprime clairement que les assureurs n'ont droit qu'au

fret des marchandises qui composaient la cargaison au moment du sinistre. Par contre, il est vrai, l'article décide que l'assuré demeure passible des gages dus à l'équipage antérieurement à l'embarquement des marchandises qui composent la cargaison, au moment du sinistre, et non point seulement des gages dus antérieurement au voyage; décision parfaitement équitable, et conforme aux principes que nous avons défendus sous l'article 17 de la police parisienne.

Le fret, en effet, est l'accessoire du navire; il est la représentation, la compensation des frais de mise hors, consommés et détruits par le voyage; il est donc juste, si l'on réserve à l'assuré la portion de fret acquise au moment du sinistre, de l'obliger, par contre, à payer, jusqu'à la même époque, les dettes qui ont privilége sur le navire, et, principalement, les gages dus à l'équipage. Ce n'est qu'à cette condition, et de cette manière, nous l'avions déjà dit, qu'il serait possible d'accepter l'interprétation que la cour de cassation a donnée de l'article 386 du Code de commerce.

(Voir t. II, n°s 325 et suivans, jusqu'au n° 331 inclusivement.)

700. Le cinquième paragraphe de notre article stipule, comme le premier paragraphe de l'article 18 de la formule parisienne, une déduction d'un tiers, pour différence du vieux au neuf, sur le coût des objets achetés en remplacement de ceux que les fortunes de mer ont détruits ou endommagés; cette déduction, stipulée pareillement sur les fournitures et sur la main-d'œuvre, n'est point applicable aux ancres, et n'est

que de 15 p. % sur les chaînes-câbles en fer ; mais il n'est point expliqué sur quelle base se calculera la déduction ; si ce sera sur le coût au lieu des réparations, ou sur le coût au lieu du départ. Nous avons déjà dit, t. II, nos 335 et 572, pourquoi ce dernier mode de calcul, rejeté, cependant, par la plupart des polices, nous paraissait plus conforme aux principes.

701. L'addition des mots « ou sur armement », après le mot « corps », qui se trouve seul dans la formule parisienne, est une précaution fort utile dans le cas où l'assurance porte exclusivement sur l'armement. Le mot « corps », nous avons eu occasion de le dire, en commentant la police de Nantes, qui a fait de cette explication une clause particulière (t. II, n° 537), comprend la coque du navire, les agrès, les apparaux, les victuailles, les avances à l'équipage, et généralement tous les frais de mise-hors. Le mot *armement*, Émérigon nous l'apprend, t. Ier, p. 220, renferme les avances faites à l'équipage, les provisions de guerre et de bouche, et tous les frais faits jusqu'au départ. L'assurance sur le corps contient donc l'assurance sur l'armement ; mais celle-ci n'embrasse point la première.

702. Le paragraphe sixième de notre article dispose que la même réduction s'exercera dans les réglemens d'avarie grosse, soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur armement, soit qu'elle comprenne seulement des marchandises ; l'article 18 de la

police parisienne restreint, au contraire, cette disposition au cas d'assurance sur corps.

(Voir t. II, nos 332 et suivans, jusqu'au n° 337 inclusivement, le commentaire donné sous l'article 18 de la police de Paris.)

703. L'avant-dernier paragraphe de l'article porte que les frais d'hivernage et de quarantaine ne sont jamais comptés comme avaries particulières ; d'où la conséquence qu'ils seront admis en avaries grosses. Cette stipulation est tout-à-fait conforme aux principes. Les frais dont nous parlons ne doivent être supportés par les assureurs que lorsqu'ils ont le caractère de cas fortuit. Or, d'habitude, les frais de quarantaine ou d'hivernage, occasionnés par cas fortuit, ont, en même temps, le caractère d'avaries grosses. En effet, si la nécessité de faire quarantaine ou d'hiverner dérive de la nature même du voyage, ces frais rentrent dans la classe des avaries particulières au corps, et n'ont point le caractère fortuit, puisqu'ils pouvaient être prévus dès le commencement du voyage; si, au contraire, cette nécessité naît, à l'improviste, d'un accident de mer qui force le navire à chercher un refuge dans un lieu pour lequel il n'était pas destiné, ces frais seront faits, le plus ordinairement, pour le salut commun du navire et des facultés; ils constitueront donc alors de véritables avaries grosses.

(Voir, t. Ier, n° 224, une portion du commentaire donné sous l'article 3 de la police de Paris.)

704. Le dernier paragraphe de l'article correspond à la première partie du quatrième paragraphe de l'arti-

cle 18 de la police parisienne. Il n'en diffère que par la substitution du mot « pirogues-baleinières », au mot « embarcations », dont se sert cette formule. Cette substitution est avantageuse aux assurés, car elle laisse au compte de l'assureur les risques de toute *embarcation* qui ne serait point une *pirogue-baleinière*.

(Voir, t. II, n° 339, nos explications sous l'article 18 de la police de Paris.)

ARTICLE 7.

Réglement des avaries. — Mode de répartition. — Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller et de retour : elles sont réglées séparément.

Les avaries particulières qui ne se composent que de frais étrangers à la nature des marchandises, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée; et cela, indépendamment des autres avaries particulières, considérées comme avaries matérielles.

705. Le premier paragraphe de l'article stipule, comme l'article 14 de la formule parisienne, la non cumulation des avaries grosses et des avaries particu-

lières, et, comme l'article 16 de la même police, le réglement séparé du voyage de retour et du voyage d'aller, pour le cas d'assurance à prime liée. Cette disposition complète la clause insérée dans le troisième paragraphe de l'article précédent, qui a déjà stipulé le réglement, par chaque voyage, des avaries particulières sur corps, dans les assurances à prime liée ou à terme. Il est seulement à remarquer que, dans le cas d'assurance à terme sur facultés, mode d'assurance rarement usité, il est vrai, ni l'un ni l'autre article ne stipule le réglement séparé par chaque voyage réel; en effet, l'article actuel s'applique bien aux facultés, mais il ne dispose que pour le cas d'assurance à prime liée.

(Voir t. II, n°s 300 et suivans, jusques et y compris le n° 313, et, même volume, n°s 321, 322, 323 et 324.)

706. Le deuxième paragraphe distingue, à l'exemple de l'article 21 de la police de Paris, les avaries particulières matérielles, des avaries provenant de frais, ou d'une contribution proportionnelle; mais, et cette différence est fort importante, notre police range, dans la catégorie des avaries matérielles, les frais qui ne sont pas étrangers à la nature des marchandises : ainsi, toutes les fois que la nature particulière d'une denrée exigera, par suite d'une fortune maritime, des frais spéciaux, ces frais seront considérés comme avaries matérielles. C'est une distinction que ne fait point la police parisienne, et qui n'est point favorable à l'assuré, car, tandis que la retenue sur les avaries non matérielles n'est que d'un pour cent de la va-

leur assurée, nous trouverons tout-à-l'heure, dans l'article 8, la stipulation d'une retenue qui varie de 5 à 15 p. °/₀ sur les avaries matérielles.

(Voir t. II, n° 361.)

ARTICLE 8.

Avaries particulières aux marchandises. — En cas d'avaries particulières matérielles sur marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR		DIX POUR CENT SUR			QUINZE POUR CENT SUR	
Beurre. Bois de teinture ou de construction. Brai. — Café en futaille. Cassia-lignea. Cire. — Cordages. Cornes. — Coton. Drap et étoffes de laine. Écaille. Espèces monnayées. Fil de coton ou de laine. Macis. — Manganèse. Métaux.	Noix de galle. Noix muscade. Piment en futailles. Poivre en futailles. Savon. — Suif. Thé. Toileries et autres étoffes de lin ou de coton. Vif-argent.	Avalanèdes. Bijouterie et orfèvrerie. Bois d'ébénisterie. Cacao en futailles. Café en sacs ou en balles. Cannelle. Clous de girofle. Coal-tar. Cochenille en barriques ou en surons. Couleurs broyées à l'huile, en barils. Curcuma. Effets (neufs) confectionnés, en tissus de lin, de laine, de soie ou de coton. Garance. Gingembre en futailles.	Gomme en futailles. Goudron. Indigo. Junca et Rutins. Laine lavée. Minéraux. Passementerie. Pierres ponce. Pierres précieuses. Piment en balles. Poivre en balles. Quercitron. Quinquina. Résines en futailles ou en caisses. Rhubarbe. Riz en futailles. Rocou. Soie. — Soufre en canons. Sucre en futailles ou en caisses. Verdet.	Amandes en coques, en futailles. Amidon. - Anis. Alizari. - Alun. Bijouterie fausse. Bouchons. Biscuit en futailles. Cacao en sacs. Café en grenier. Cendres de varech ou de tabac. Chapellerie. Chanvre. Charbon. Chaussures. Cochenille en sacs. Colle. Couperose. Crème de tartre. — Crins. Cuirs secs et peaux.	Drogueries non mentionnées dans le présent tableau. Écorces de chêne. Farine en barils. Gingembre en sacs. Gomme en sacs ou en vrac. Liége en planches. Lin emballé. Mélasse et sirops en futailles. - Miel. Objets plaqués en or ou argent. Orseille. Poils de toute espèces. Poissons secs ou salés. Piment en grenier.	Poivre en grenier. Potasse, Perlasse et Védasse. Produits de pêche. Riz en sacs. Safran. Salsepareille. Soies de porc. Soude. Suc et bois de réglisse. Sucre en sacs ou balles. Soufre en grenier ou en poudre. Sumac. Tapis. - Tartre. Tabac en futailles. Teintures et Couleurs. Tourteaux. Viandes salées ou fumées.	Amandes en coques, en balles. Alcalis. — Blé. Cacao en grenier. Chicorée et Moka. Corinthes en futailles. Essence de térébenthine en futailles. Étoffes de soie. Étoupes. Farine en sacs. Fourrures et Pelleteries. Ganterie. Grains. Graines et Grenailles Haricots. Houblon. Légumes secs. Livres et autres articles de librairie.	Mercerie. Nitrate de soude ou de potasse. Papier. Plumes à écrire Pois. Rubans. Salpêtre. Sel de soude. Sulfate de soude. Tabac en balles.

707. Cet article est textuellement conforme au deuxième paragraphe de l'article 20 de la police de Paris. Nous n'avons d'autre commentaire à lui donner que les explications fournies t. II, n° 354.

Article 9.

Avaries particulières sur liquides en futailles. — Les avaries particulières matérielles sur liquides en futailles ou autres marchandises en futailles qui sont sujettes au coulage, sont remboursées sous la retenue de 10 p. % de la valeur assurée, et sans aucun égard au coulage de route.

708. Cet article contient une disposition directement contraire au troisième paragraphe de l'article 20 de la police parisienne, car, en stipulant une retenue de dix pour cent, quel que soit le voyage, sur les avaries des liquides en futailles, il exprime que cette franchise comprend toute retenue qui serait exigible pour coulage de route, tandis que la police de Paris stipule une franchise de coulage extraordinaire, spéciale, et indépendante de la franchise pour coulage ordinaire. (Voir t. II, n° 355.)

Article 10.

Objets francs d'avaries particulières. — Sont francs d'avaries particulières matériel-

les : les sels, les fromages, les fruits verts et secs, ainsi que ceux en coques, les laines en suint, les tableaux, les gravures, les lithographies, les meubles, les effets à usage, les objets de ménage, les pâtes, les coquillages, les huîtres, les amandes cassées, les écorces ou pelures d'oranges et autres, les légumes verts, les oignons, la paille, le foin, les animaux en vie, les objets d'histoire naturelle et de curiosité, les instrumens de musique, d'astronomie, de physique ou de mathématiques, les résines, les sirops, les essences et les eaux de senteur, les confitures et conserves, la marqueterie, l'ébénisterie, la bimbeloterie, l'horlogerie, les parfumeries, la quincaillerie, les objets en zinc, tôle, ferblanc ou cuivre vernis, ainsi que les objets d'industrie et de fantaisie, les glaces, les objets de verrerie, les liquides en bouteilles, cruchons ou estagnons, les porcelaines, les faïences, les objets en terre cuite, les plumes autres que celles à écrire, les duvets, les ardoises, le marbre, les pierres, les matériaux de construction, les pipes, les os et les os carbonisés, la poudre végétative, le noir animal, les cendres, et les marchan-

dises sujettes à la rouille ou à la casse, ainsi que les assurances sur lettres de grosse.

Cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières matérielles sur ces objets sont payées sous déduction de 25 p. °/₀ de la valeur assurée.

709. Sauf le nombre des objets déclarés francs d'avaries particulières matérielles, dont la liste est beaucoup plus longue sur notre police que dans la formule parisienne, sauf l'élévation beaucoup plus forte de la retenue sous laquelle notre article oblige les assureurs à payer, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries sur les objets énumérés plus haut, les dispositions qui précèdent, entièrement conformes au paragraphe 1er de l'article 20 de la police de Paris, n'exigent point d'autre commentaire que les explications fournies, t. II, nos 351, 352, 353, 358, 359 et 360.

Article 11.

Marchandises non désignées. — Les avaries particulières matérielles sur les marchandises non désignées dans les articles précédens, se remboursent sous la retenue de 5 p. °/₀ de la valeur assurée.

710. Les dispositions de cet article sont conformes à celles de l'article 20 de la police parisienne (troisième

paragraphe). Voir nos observations, t. II, n° 354 (1).

Article 12.

Assurances sur navires indéterminés. — Si l'assurance est faite sur des navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître *le nom* du navire, au plus tard dans cent vingt jours pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans soixante jours pour les autres voyages de long cours, dans trente jours pour les voyages de grand cabotage, et dans quinze jours pour ceux de petit cabotage : le tout à partir de la date de la police ; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs un pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et demi pour cent pour ceux des cabotages.

711. Moins favorable aux assurés que la police de Paris, la nôtre les oblige, par le présent article, à faire connaître le nom des navires assurés d'une manière indéterminée, dans un délai beaucoup plus court que celui fixé par l'article 10 de cette police. Ils

(1) Nous avons, par inadvertance, confondu plus haut, t. II, p. 204, le deuxième paragraphe de l'article 20 de la police de Paris avec le troisième.

paient, en outre, au cas de non révélation du nom des navires dans le délai convenu, un droit de ristourne double de celui que stipule la formule parisienne.

(Voir, t. Ier, nos 247, 248, 249 et 250, le commentaire placé sous l'article 10 de la police de Paris.)

Article 13.

Assurances sur marchandises indéterminées. — Les assurés sont tenus de faire régulariser leurs polices en dedans des trente jours de l'arrivée du navire au port de destination, pour les assurances dont les marchandises, les marques ou les numéros sont à désigner, ainsi que pour celles dont la valeur est à déterminer ; faute de quoi, la prime reste acquise aux assureurs, contre lesquels ils perdent tout recours en cas d'avaries.

Lorsque le voyage se termine dans tout autre port que celui de Dunkerque, il est ajouté, au délai ci-dessus, le temps nécessaire pour recevoir les nouvelles par la poste.

712. Nous avons, avec tous les auteurs, expliqué, dans le premier volume de cet ouvrage, nos 124 et suivans, et nos 250 et 251, que, sauf l'exception portée en l'article 335 du Code, les assurances sur facultés sans détermination de marchandises, et, à plus forte

raison, sans détermination de marques et de numéros, étaient permises.

Notre article, en fixant un délai pendant lequel les assurés doivent faire cesser l'indétermination, consacre formellement cette décision.

Son but n'est donc pas d'ajouter au droit commun, car l'assurance sur facultés sans détermination de valeur, qu'il mentionne spécialement, se trouve autorisée par les dispositions de l'article 339 du Code de commerce; bien au contraire, il vise à poser, dans l'intérêt des assureurs, des limites plus étroites à la faculté d'assurer les marchandises, sans détermination d'espèce, de marques et de valeur. Cela est évident; mais nous ne savons trop si les stipulations qu'il renferme n'enlèvent pas aux assureurs plus de garanties qu'elles ne leur en donnent.

Sous l'empire du droit commun, l'assuré est obligé de communiquer, sans aucun retard, toutes les nouvelles qu'il reçoit. Aussitôt qu'il apprend l'espèce, la nature, la valeur des facultés assurées, aussitôt qu'il connaît les marques et les numéros sous lesquels elles voyagent, qu'elles soient ou non arrivées au port de destination, il est tenu, sous peine de réticence, c'est-à-dire de nullité de la police à son égard, de faire cesser l'indétermination de la police. Toutes les fois que cette connaissance lui sera donnée, avant l'arrivée des marchandises, pendant le voyage, la détermination des objets assurés se sera donc accomplie, entre l'assureur et lui, dans l'incertitude des événemens, et dans l'impossibilité, par conséquent, d'appliquer à une

espèce de marchandises, plutôt qu'à l'autre, l'assurance originairement indéterminée.

Notre article, au contraire, donne, à l'assuré, trente jours après l'arrivée des marchandises au port de destination, pour régulariser sa police, et, en sus de ce délai, le temps nécessaire pour recevoir des nouvelles par la poste, quand le voyage se termine dans tout autre port que Dunkerque. Tant que le délai accordé par cette clause n'est point expiré, l'assuré n'est pas obligé de faire cesser l'indétermination de l'assurance; il peut donc attendre l'arrivée des marchandises, et, suivant le plus ou moins d'avaries éprouvées par chacune des portions de son chargement, appliquer, à l'une plutôt qu'à l'autre, le bénéfice de l'assurance. Il est évident qu'un pareil calcul, si l'assureur pouvait en rapporter la preuve, serait une cause de nullité du contrat, car il est de l'essence même de la convention que les risques soient également incertains pour l'assureur et pour l'assuré; mais il sera, la plupart du temps, fort difficile à l'assureur de prouver l'abus que la mauvaise foi aura pu faire de l'article qui nous occupe.

713. Il est à noter que le paiement de la prime, sans aucune espèce de recours, n'est stipulé comme sanction de l'obligation imposée par notre article à l'assuré, que dans le seul cas d'avaries. La raison de cette disposition est peut-être que l'action en délaissement des facultés ne s'ouvrant, sous l'empire de notre police, que dans le cas de défaut de nouvelles ou de perte matérielle des trois quarts, on suppose que, dans ces deux

cas, l'assuré pourra, plus difficilement, reporter, d'une espèce de marchandises sur l'autre, le bénéfice d'une assurance faite sur facultés indéterminées. Ce raisonnement, toujours juste quand la cause de l'abandon sera le défaut de nouvelles, cessera souvent de l'être lorsque la demande en délaissement se fondera sur une perte ou sur une détérioration des trois quarts.

Article 14.

Paiement des pertes. — Toutes pertes et avaries, à la charge des assureurs, sont payées comptant et sans escompte, après réglement. Les pertes totales seules subissent, lors de leur remboursement, une retenue de trois pour cent, qu'il y ait ou non produit de sauvetage.

Ces pertes sont payées au porteur de la police, d'après les pièces justificatives, sans qu'il soit besoin de procuration.

En cas de paiement de pertes ou d'avaries avant l'échéance de la prime, les assureurs déduisent, de l'indemnité due par eux, le montant de la prime et des surprimes qui leur sont dues pour le risque qui donne lieu à réclamation, ce que les assurés acceptent comme comptant.

Les assureurs ont quinze jours pour

l'examen des pièces à l'appui des réclamations qui leur sont faites.

714. Si l'on rapproche le dernier paragraphe de cet article du premier et du second, on s'aperçoit que, sauf la stipulation d'une retenue de 3 p. °/₀ sur le remboursement des pertes totales ; ses dispositions sont à peu près conformes à celles de l'article 24 de la police parisienne, que nous avons commentées t. II, nᵒˢ 367 et suivans, jusques et y compris le nᵒ 385.

715. Il est cependant une remarque à faire ici.

La police de Paris dispose, en termes généraux, que « toutes pertes et avaries à la charge des assureurs » seront payées, sans qu'il soit besoin de procuration, au porteur de la police et des pièces justificatives, tandis que notre article n'autorise ce mode de paiement que pour les seules pertes totales. Bien que nous ne voyons aucune raison plausible de cette distinction, bien que la facilité, donnée par la police parisienne, ne présente aucun inconvénient, les termes de notre police sont positifs, et, sous leur empire, l'assureur, quand il ne s'agit point d'une perte totale, a toujours, comme sous la loi commune, sinon le droit de soulever la question préalable de propriété, tout au moins celui de ne payer que sur la preuve valable de l'identité du risque assuré, avec le risque dont on peut réclamer de lui l'indemnité. Il faut même ajouter que, si l'assurance a été faite par procuration, et pour le compte d'un tiers, la preuve de la *réalité* et de *l'identité* du risque ne suffirait plus ; l'assureur ne paierait

valablement qu'au titulaire de la police, ou sur sa procuration.

Nous avons traité cette matière, t. II, n°s 380, 381 et 382.

716. La clause finale du premier paragraphe s'applique exclusivement au cas d'abandon pour une perte matérielle de la totalité de l'objet assuré. La stipulation que le produit du sauvetage ne sera jamais d'aucune considération pour l'application de la clause était indispensable pour déterminer, sans difficulté possible, le sens des mots : « perte totale. » Il y a perte totale, aux termes de l'article, quand le sinistre, indépendamment de ce que peut produire le sauvetage postérieur, a matériellement détruit et enlevé la totalité de la chose assurée ; la retenue de trois pour cent dont il s'agit ne sera donc point prélevée dans le cas de délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts.

717. Le troisième paragraphe de l'article contient, sur la compensation de la prime avec les sommes qui seraient dues par les assureurs, pour pertes ou avaries réglées avant son échéance, des dispositions analogues à celles que nous avons déjà commentées dans l'article 25 de la police de Paris. Notre article ajoute seulement que la prime ou la surprime dont il stipule la compensation seront celles qui seront « dues pour le risque qui donne lieu à réclamation ». Il résulte de cette disposition que si, dans l'intervalle de temps qui peut s'écouler entre l'événement et le réglement d'une avarie, l'assureur devient créancier d'une surprime qui n'était point acquise lors du sinistre, cette sur-

prime n'entrera pas en compensation avec la somme dont le réglement de l'avarie l'aura constitué débiteur.

(Voir t. II, n° 386.)

Article 15.

Mode ou caractère de l'assurance.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, renonçant à la lieue et demie par heure.

718. Entièrement conforme à l'article 29 de la police parisienne, cet article se trouve d'avance expliqué par le commentaire donné plus haut, t. II, n°ˢ 394 et suivans, jusqu'au n° 401 inclusivement.

Article 16.

Renonciation à l'article 332 *du Code de commerce.* — Les assureurs renoncent à l'article 332 du Code de commerce, pour non désignation de *l'espèce* du navire pour les assurances sur marchandises et sur espèces.

719. Aucune des prescriptions de l'article 332 n'est faite à peine de nullité; l'omission des énonciations qui s'y trouvent énumérées n'entraîne donc point la nullité de la police, si l'énonciation omise n'est par ellemême essentielle à la formation du contrat. C'est là

un point de doctrine incontestable, comme nous l'avons dit, t. Ier, n° 251 (1). D'un autre côté, nous avons reconnu que, même sous l'empire du Code, on pouvait très-valablement faire des assurances sur facultés, sans détermination du navire à bord duquel on les charge. La disposition de notre article n'ajoute donc rien, suivant nous, au droit commun; néanmoins, elle enlève à l'esprit de chicane jusqu'au prétexte d'une difficulté. Elle a donc son utilité.

Article 17.

Expertises en cas d'avaries. — Les assurés sont tenus, avant les expertises, ou visites en ce port, d'en donner connaissance aux assureurs, soit amiablement, soit judiciairement; à défaut d'avoir rempli cette formalité, tous les frais que ces visites ou expertises ont occasionnés restent à la charge des assurés.

720. L'article 414 du Code de commerce oblige le capitaine à faire dresser, par experts, dans le lieu du déchargement du navire, l'état des pertes et dommages.

Il ajoute que ces experts, qui prêtent serment avant d'opérer, seront nommés par le tribunal de commerce, à défaut par le juge de paix, si le déchar-

(1) Pardessus, t. III, p. 322 et suivantes; Locré, t. II, p. 286 et suivantes.

gement se fait dans un port français ; par le consul de France, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Aux termes de l'article 416 du même Code, la répartition des pertes et dommages, ainsi faite par les experts, est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal, et, dans les ports étrangers, par le consul de France, ou, à défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

Les dispositions de ces deux articles ne concernent que les intéressés au navire et au chargement ; c'est entre eux seulement, et, sans qu'ils soient obligés d'appeler chacun leurs assureurs respectifs, que doivent se poursuivre, et l'expertise prescrite par l'article 414, et l'homologation dont parle l'article 416.

Les assureurs n'ont droit à prendre connaissance de l'expertise et du réglement d'avaries, que lorsque les assurés se fondent sur ces actes pour exercer l'action d'avarie ; les assurés ne sont donc pas obligés de les appeler à l'expertise. La cour de Bordeaux a même jugé, le 25 janvier 1831 (1), que si les assureurs ont été appelés dans l'instance en réglement et en répartition d'avaries, engagée entre l'armateur et les chargeurs, ils n'ont aucun droit d'exiger qu'avant de procéder au réglement, les pièces qui constatent les avaries leur soient communiquées ; tous leurs droits et exceptions leur demeurant réservés, bien

---

(1) *Journal du Palais*, t. XXIII, p. 1148.

entendu, pour le moment où l'action d'avarie sera formée contre eux.

On comprend néanmoins qu'il soit d'un grand intérêt pour les assurés d'assister à la visite ou à l'expertise qui serviront plus tard de base à l'action dirigée contre eux. Aussi, les assureurs de Dunkerque, en stipulant que les frais occasionnés par l'expertise demeureront à la charge exclusive des assurés, toutes les fois que cette expertise ayant eu lieu dans le port de Dunkerque, les assurés auront négligé de les en prévenir, soit amiablement, soit par un acte judiciaire, ont-ils voulu forcer indirectement ces derniers à ne jamais procéder à cette opération sans les y avoir préalablement appelés.

Article 18.

Réglement des avaries par séries. — Lorsqu'une assurance est divisée en plusieurs séries, chaque série supporte séparément ses avaries particulières, sans qu'il puisse en être fait abandon par série.

Les franchises stipulées dans la présente se prélèvent toujours sur la somme assurée.

721. Nous avons dit plus haut, t. II, nos 360, 449 et 450, le but de l'assurance faite par séries. Suivant l'énergique expression de la police de Marseille, cette clause établit, malgré l'unité de police et de chargement, autant de contrats séparés qu'il y a de séries

marquées et distinctes. Quelles que soient donc les avaries éprouvées par les facultés, particulières ou communes, le calcul des unes et des autres se fait sur chacune des séries, exactement comme si les objets composant cette série étaient seuls en risque.

722. Tel est l'effet de la clause. En stipulant que « lorsqu'une assurance sera divisée par séries, chaque série supportera séparément ses avaries particulières », nos assureurs ont-ils voulu limiter la portée ordinaire de cette convention, et la restreindre aux seules avaries particulières, en sorte que les avaries grosses doivent se calculer et se régler sur l'universalité du chargement, tout comme si l'assurance n'était point faite par séries? Nous ne pouvons leur prêter cette pensée. L'effet de l'assurance par séries se fait sentir, d'ordinaire, sur toute espèce d'avaries, grosses ou simples. Si l'on avait voulu déroger à la règle habituelle, on aurait employé des termes qui ne permettraient point d'équivoque. Le mot « particulières » est pris ici dans son acception vulgaire, et non dans le sens que lui donne la langue du droit, quand elle oppose les *avaries communes* aux *avaries particulières;* on a voulu dire tout simplement que chaque série supporte, à part, les avaries qui *lui* sont *particulières.*

723. En stipulant que l'abandon ne se fera jamais par séries, notre article diminue de beaucoup l'avantage offert à l'assuré par ce mode de convention. En effet, la perte ou la détérioration des trois quarts, occasionnée par naufrage ou par échouement avec bris, étant, aux termes de l'article 4 de notre formule, un

cas d'abandon des facultés, l'assurance par séries aurait pu, sans la clause restrictive qui nous occupe, donner à l'assuré la faculté de délaisser une ou plusieurs séries, quoique la perte totale ne montât pas à 75 p. °/₀ de la valeur totale du chargement.

724. Ou le dernier paragraphe de notre article n'ajoute rien aux clauses précédentes, qui ont stipulé des franchises sous la déduction desquelles les diverses avaries sont remboursables, ou il signifie que la quotité de ces franchises doit toujours être calculée sur la somme assurée, quand même il serait reconnu plus tard que cette somme excède la véritable valeur mise en risque. Nous croyons qu'il faut l'entendre ainsi.

Article 19.

Échelles non prévues. — Il est permis au capitaine, pendant son voyage, de faire toutes les échelles qu'il juge convenables, moyennant une surprime d'un tiers pour cent par chacune d'elles.

En outre, les capitaines ont la faculté de faire échelle dans tous les ports intermédiaires pour lesquels il faut remonter un fleuve ou une rivière, moyennant une surprime de un pour cent par échelle.

Sont exceptés des deux paragraphes ci-dessus le Moule (Guadeloupe), le Sénégal,

Alger, Adra, Almérie, la Roquête, l'Elbe, les côtes de la Hollande et les embouchures de l'Escaut.

725. Cet article tient un juste milieu entre la facilité, trop grande peut-être, avec laquelle l'article 5 de la police de Marseille donne au capitaine la faculté de faire, sans augmentation de prime, toutes les échelles qui peuvent être nécessaires à l'objet du voyage assuré, et la rigueur des principes ordinaires, qui font, de toute échelle non prévue, un changement de route, et, par conséquent, une cause de résiliation du contrat.

Il faut remarquer cependant que notre police, plus rigoureuse que celles de Marseille et de Rouen, qui accordent aussi la faculté de faire échelle, tout en permettant au capitaine de faire, « pendant son voyage, toutes les échelles qu'il juge convenables », ne l'autorise point à *rétrograder*, c'est-à-dire, à revenir sur ses pas toucher à un port devant lequel il serait déjà passé; à plus forte raison la faculté de *dérouter*, qui aurait besoin d'être stipulée en termes exprès, lui est-elle refusée.

726. Quand les ports intermédiaires où le capitaine peut vouloir faire échelle sont situés à quelque distance de la mer, sur une rivière ou sur un fleuve, les risques de sortie et d'entrée sont d'autant plus grands: aussi, dans ce cas, le deuxième paragraphe de l'article laisse bien à l'assuré la faculté d'échelle que lui accorde le paragraphe précédent; mais il la lui fait payer

plus cher, et la surprime, qui n'est que d'un tiers pour cent pour chaque échelle ordinaire, s'élève, dans ce dernier cas, jusqu'à un pour cent par échelle.

727. Il est, enfin, des ports et des fleuves où les risques sont tellement graves et multipliés, que, ne voulant point s'exposer à les courir, sans les balancer par une prime spéciale, et proportionnée à la perte possible, les assureurs les exceptent formellement de la faculté d'échelle accordée par les deux premiers paragraphes de l'article.

(Voir t. Ier, nos 87 et 88, le sens, l'étendue, et l'effet des clauses qui permettent de *dérouter*, *rétrograder* et *faire échelle*. Voir aussi, t. II, n° 430, notre commentaire sous l'article 6 de la police de Marseille, et, n° 640, les explications fournies sous l'article 25 de la police de Rouen.)

Article 20.

Paiement des primes. — Les primes de 100 fr. et au-dessous sont payables comptant; pour celles qui excèdent cette somme, les assurés ont la faculté de souscrire leurs billets à six mois de date.

Les augmentations, les surprimes, et les ristournes, sont payables en même temps que la prime.

728. Les dispositions de cet article sont très-claires

et très-simples ; elles ne réclament point d'explications particulières.

Article 21.

Surprimes et ristournes. — Si, à l'expiration de l'assurance à temps, le navire se trouve à la mer, il est dû aux assureurs une surprime proportionnelle jusqu'à son arrivée au port de destination, sinon jusqu'au délaissement.

En cas de résiliement ou annullation de tout ou partie de la somme assurée, il est payé aux assureurs un droit de ristourne d'un quart pour cent.

Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

729. Nous avons parlé, t. Ier, n° 89, de l'assurance à temps, et même volume, n° 90, nous avons examiné la question de savoir à quelle époque finissent les risques, quand l'assurance est faite, à la fois, à temps limité, et avec désignation de voyage.

Nous avons, avec Boulay-Paty, décidé cette question oubliée par le Code, conformément à la règle que traçait l'article 35 de l'Ordonnance ; l'assurance doit continuer à courir, malgré l'expiration du temps

convenu, jusqu'à l'arrivée au port de destination, à la charge de payer une surprime proportionnelle, sans que l'assureur soit tenu, néanmoins, de restituer aucune portion de la prime, dans le cas inverse où le navire serait arrivé avant l'expiration du temps originairement convenu.

Le premier paragraphe de notre article a fait, de cette solution, une clause de la police; mais il est à remarquer que la généralité de ses termes donne à l'assureur, dans tous les cas d'assnrance à terme, et lors même que le voyage n'est pas déterminé, le droit de toucher la surprime, à la charge de courir les risques jusqu'au jour de l'arrivée à destination, « sinon, ajoute l'article, jusqu'au délaissement. »

730. Cette dernière expression manque de justesse; il fallait dire : *jusqu'au jour du sinistre qui donnera ouverture au délaissement*. Il est évident, en effet, que les cas qui donnent ouverture au délaissement sont tous des sinistres majeurs, c'est-à-dire des cas de perte légale, qui mettent fin aux risqnes, en détruisant, légalement du moins, les objets qui en formaient l'aliment. Les assureurs ne peuvent donc avoir droit à une surprime qui n'aurait point de cause; mais ce n'est point à partir du jour où le délaissement a lieu que le risque se trouve terminé, c'est à partir du moment où survient le sinistre; c'est donc aussi jusqu'à ce momeut seulement que la surprime doit courir.

731. Le droit de ristourne est fixé par le Code à demi pour cent; notre article le réduit de moitié.

732. Le dernier paragraphe de l'article est entière-

ment conforme à l'article 9 de la police parisienne; nous renverrons donc au commentaire placé sous cet article, t. Ier, n° 246.

Article 22.

Remboursement. — Les sommes souscrites par les assureurs sont la limite de leurs engagemens; ils ne peuvent, en aucun cas, être tenus de payer au-delà de la somme assurée.

Les indemnités pour sinistres ou avaries sont réglées suivant les lois et usages de France, en quelque endroit que le sinistre où l'avarie ait eu lieu, et sans que, dans aucun cas, on puisse appeler les assureurs en justice hors de leur domicile.

733. Notre article n'exprime point, comme le font les polices de Paris, de Marseille et du Havre, que la somme souscrite par *chaque* assureur sera la limite de ses engagemens; il se borne à dire, comme l'article 27 de la police de Nantes, « que les sommes souscrites par eux sont la limite de leurs engagemens, et qu'en aucun cas ils ne peuvent être tenus au-delà de la somme assurée »; il est difficile de voir là une stipulation suffisante de non solidarité. Il en résulte seulement que les assurés ne cumuleront jamais l'action en avarie et l'action en délaissement. (Voir nos explications, t. II, nos 362, 363, 364, 365, 452, 500 et 591.)

734. La première partie du deuxième paragraphe de l'article correspond à l'article 23 de la police de Paris, et n'a besoin, pour tout commentaire, que des explications données t II, n° 366; seulement, la formule parisienne, en ajoutant que, « quel que soit le lieu où le voyage se soit terminé et où le réglement des avaries ait été opéré », les droits respectifs des assureurs et des assurés seront réglés suivant les lois et usages de France, prévient, plus sûrement encore, des difficultés que le droit commun, au surplus, déciderait dans le même sens.

735. La disposition finale du paragraphe, par laquelle nos assureurs stipulent « qu'en aucun cas on ne pourra les appeler en justice hors de leur domicile, » n'est pareillement que la consécration d'un principe de procédure incontestable. Toutes les actions que l'assuré peut exercer contre les assureurs sont des actions personnelles; aux termes de l'article 59 du Code de procédure, elles doivent donc se porter devant le tribunal du domicile du défendeur.

Toutefois, il pourrait arriver, en certaines circonstances, et, par exemple, lorsque l'assurance aurait été consentie par un agent des assureurs, dans un autre lieu que celui de leur domicile, qu'en vertu des dispositions exceptionnelles de l'article 420 du Code de procédure, l'assuré pût les assigner devant un tribunal qui ne serait pas celui de leur domicile. Dans ce cas seulement, la disposition que nous examinons dérogerait aux règles du droit commun; mais il est fort difficile, pour ne pas dire impossible, que le cas

dont nous parlons se présente, car nous trouverons tout-à-l'heure, dans l'article suivant, la stipulation de l'élection de domicile que les assureurs font toujours chez leurs agens.

ARTICLE 23.

Transcription de la police sur timbre. — La présente police est transcrite sur timbre aux frais et à la première demande de l'assuré.

Tout ce qui n'est pas prévu par la présente police se règle d'après les lois françaises et les usages de la place où la police a été souscrite, les compagnies faisant, à cet effet, élection de domicile chez leurs agens.

736. Nous avons établi, t. Ier, nos 27 et suivans, jusqu'au no 35 inclusivement, qu'en matière d'assurances, l'écriture n'est point substantielle, ni exigée à peine de nullité; les parties peuvent donc se dispenser de faire enregistrer, et, par conséquent, de transcrire sur timbre, la police qui constate leurs conventions : il suffit que, d'accord sur l'existence, sur la date et même sur les termes de cette convention, la discussion, si elle s'élève, ne roule, entre elles, que sur l'interprétation des clauses; si donc l'assuré exige, par un surcroît de prudence, la transcription de l'acte sur timbre, il est naturel qu'il en supporte les frais.

Néanmoins, si l'assureur contestait, soit l'exis-

tence, soit les termes de quelques-unes des clauses de la convention, et s'il obligeait, par cette résistance injuste, l'assuré à faire timbrer et enregistrer la police, il est évident que, malgré la disposition de l'article, qui n'est certainement point faite pour ce cas, ces frais devraient rester à la charge des assureurs.

737. Nous n'avons aucune remarque à faire, ni aucune explication à fournir, sur le dernier paragraphe; la sage disposition qu'il consacre doit prévenir beaucoup de difficultés, et inspirer d'autant plus de confiance aux assurés qui traiteront avec la compagnie, dans d'autres ports que Dunkerque, que si l'on rapproche cette clause, de la disposition finale par laquelle l'article précédent stipule que les assureurs ne seront jamais appelés en justice, hors de leur domicile, la rigueur apparente de cette dernière clause disparaît entièrement. En effet, le domicile des assureurs étant toujours élu dans la ville où leurs agens souscrivent le risque, le tribunal devant lequel viendront s'agiter les procès possibles, sera toujours, ou le tribunal du domicile des assurés eux-mêmes, ou celui du domicile du commissionnaire qui aura fait l'assurance pour leur compte.

Aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime de quatre pour cent pour un voyage, ou cinq et demi pour cent pour deux voyages, payable fin décembre prochain, ladite prime

liée est acquise en entier, en cas de perte, dès le commencement des risques, les assureurs soussignés assurent à M.
demeurant à Dunkerque, la somme de
distribuée en capital assuré distinctement et séparément comme suit :

Sur la valeur totale des corps, quille, agrès, apparaux, appartenances et dépendances du navire français , commandé par le capitaine , ou tout autre à sa place, reçu ou non reçu....................

Sur la valeur totale de l'armement dudit navire, consistant :

1° En ustensiles de pêche, tonnes, etc., etc., valeur..........................

2° En vivres et avances à l'équipage, valeur...................................

3° Et en sel, estimé à...........

ENSEMBLE ....

EN TOTAL, lesdits objets et valeurs assurés, pour voyage à *Islande*, *Shetland*, *Feroë*, aux *côtes* et dans les *baies* desdites îles, et généralement dans tous les parages des *mers du Nord*, sur les bancs et leurs accores, *pour y faire la pêche*, et ensuite le retour en ce port, avec faculté au

capitaine, de faire route chaque fois, *en allant comme en revenant*, soit par la *Manche*, soit par le *Nord*.

738. Les vingt-trois articles, dont nous avons donné plus haut le rapide commentaire, contiennent les conditions générales auxquelles les assureurs de Dunkerque entendent se charger des risques maritimes; la portion de la police qui reste à examiner doit recevoir les conditions particulières et spéciales, que les parties conviennent d'ajouter aux premières, soit pour les étendre, soit pour les restreindre, suivant la nature, l'époque et la durée du risque. Le lecteur a pu remarquer que dans la police de Paris, et dans toutes les polices qui ont jusqu'ici passé sous nos yeux, on a laissé entièrement blanche cette partie de la formule. La majeure partie des assurances qui se font à Dunkerque même, ayant, pour objet, des expéditions de pêche dans les mers du Nord, c'est-à-dire des risques qui sont, en définitive, les mêmes pour tous les navires, et des voyages qui se font dans la même saison, sur les mêmes mers, et dans les mêmes directions, il a été possible de rédiger, et d'imprimer sur la police, les conditions particulières les plus usitées dans ce genre d'assurance.

739. La première stipulation que nous rencontrons, dans cette partie de la formule, est relative à la prime; nous avons donné, t. Ier, n°s 145 et suivans, jusqu'au n° 153 exclusivement, les explications nécessaires sur la *prime liée*, et sur la nature, le mode de paiement et

la compensation de la prime, en général, nous devons y renvoyer nos lecteurs.

740. La stipulation que *le corps* et *l'armement* du navire sont assurés distinctement, a pour but de constituer deux conventions absolument différentes, et dont les effets se règlent séparément : l'une contenant l'assurance du navire, l'autre renfermant l'assurance de l'armement. Malgré l'unité de prime et de police, malgré l'identité des parties, les pertes et les avaries doivent, par conséquent, se calculer, se régler et se payer à part, sur le navire et sur l'armement.

741. La convention qui dispose que le capitaine, dont le nom, cependant, figure habituellement sur la police, « pourra être remplacé par tout autre, reçu ou non reçu », est conforme à l'article 27 de la police parisienne, et ne demande point d'autres explications que celles données sous cet article, t. II, n° 389.

Lesdits navire et armement sont estimés de gré à gré aux susdites sommes, qu'ils vaillent plus ou moins, pendant la durée des risques, les parties renonçant réciproquement à faire procéder à une nouvelle estimation. Pendant le voyage, les produits de pêche remplacent graduellement partie desdits armement, etc., etc.; mais il est bien entendu qu'au cas de perte, l'assuré ne sera tenu à présenter aucune pièce justificative de

chargement pour ces produits; pourquoi, dans aucun cas, il ne pourra y avoir lieu à *ristourne* pour moindre valeur du chargé; l'assuré ayant néanmoins la faculté de faire assurer l'excédant de valeur desdits produits, s'il y a lieu.

742. A deux reprises déjà, t. Ier, n° 124, et t. II, n° 376, nous avons soutenu la validité de la clause par laquelle l'assureur et l'assuré déterminent, à forfait, la quotité de la valeur assurée, et renoncent réciproquement à faire procéder à une estimation nouvelle, sauf, bien entendu, le cas de dol ou de fraude. Chaque fois, en outre, nous avons indiqué les décisions favorables ou contraires à notre opinion. Il serait inutile de reproduire ici la discussion à laquelle nous nous sommes livré sur ce point. Nous persistons à croire que lorsque la police s'exprime en termes aussi clairs et aussi positifs que le fait la nôtre, l'estimation convenue est définitive, sans que les tribunaux puissent l'écarter, et la remplacer par une autre.

743. La clause par laquelle il est convenu que les produits de la pêche remplaceront graduellement les valeurs d'armement consommées pendant le voyage s'explique d'elle-même. Elle offre un grand avantage, et, surtout, une grande facilité, aux armateurs à la pêche, qui font, pour cette espèce d'armement, des frais toujours considérables; elle reproduit, à peu près, en l'appropriant au cas spécial de pêche, la disposition par laquelle l'article 5 de la police de Paris stipule la

continuation de l'assurance sur les objets substitués aux premiers, et provenant de leur vente ou de leur échange, quand la convention est faite à prime liée ou à terme.

744. Si nous croyons cette stipulation légitime et valable, il n'en est pas de même de la disposition qui, après avoir, dans le cas de perte, affranchi l'assuré de l'obligation de justifier, par aucune pièce, de l'existence du chargement et des produits de la pêche, ajoute que, dans aucun cas, il ne peut y avoir lieu à ristourne pour moindre valeur du chargé, l'assuré conservant néanmoins la faculté de faire assurer l'excédant de valeur, s'il y en a.

Nous avons examiné, t. II, n° 373, la validité de la clause qui affranchit simplement l'assuré de l'obligation de prouver le chargé, et nous avons reconnu, avec la majorité des auteurs, sa légitimité, sous la réserve du droit auquel l'assureur ne peut valablement renoncer, de prouver, au besoin, contre l'assuré, l'absence totale ou partielle du chargement assuré. Si telle était la stipulation contenue dans notre police, elle ne serait susceptible d'aucune difficulté, nous n'en faisons aucun doute; mais, ajouter, comme elle, que « dans aucun cas il ne pourra y avoir lieu à ristourne pour moindre valeur du chargé, » n'est-ce pas dire que l'assureur devra, toujours, à tout événement, et quand même aucun produit n'aurait été mis en risque, payer le montant de l'assurance, sans être jamais recevable à prouver contre l'assuré le fait du non chargement? Or c'est là une clause di-

rectement contraire à la maxime fondamentale, qui veut que l'assurance soit toujours alimentée par un risque réel et certain; c'est, en définitive, une vraie gageure, réprouvée par la morale et par la loi, et dont certainement les tribunaux n'hésiteraient pas à prononcer la nullité.

Dans le cas d'avaries, la valeur des produits est et demeure estimée et agréée, savoir : la tonne de morue à les draches à et le poisson en *vrac* à

Toutefois les assureurs ne seront point passibles du jet ni des pertes et avaries sur lesdits objets d'armement, tonnes, sel, ustensiles de pêche et les produits, pendant la pêche et le mouillage sur les lieux, par assimilation au huitième paragraphe de l'article 6 de la présente.

745. Quand il y a perte, les produits de la pêche sont considérés comme ayant graduellement remplacé l'armement; l'assuré, dispensé de justifier du chargement de ces produits, n'a jamais à craindre le ristourne, et l'assureur est obligé de lui payer, sans contestation possible, le montant de la valeur donnée par l'estimation aux objets assurés.

Telles sont les dispositions que nous avons trouvées, tout-à-l'heure, dans la clause précédente.

La stipulation actuelle est faite en vue d'une éven-

tualité différente, celle où les objets n'ont pas été perdus, mais simplement avariés. On a, dans ce cas, donné, aux produits de la pêche, une estimation qui se rapporte, d'une manière détaillée, à chaque espèce de produits, de sorte que, suivant la quantité de tonnes, de draches ou de poisson en vrac qui se trouve détériorée par fortune de mer, l'assureur doit une certaine somme convenue.

746. Enfin, une disposition qui se rapporte, à la fois, au cas de perte et au cas d'avaries, termine la clause, et affranchit les assureurs du jet, et, même, des avaries et des pertes sur tous les objets d'armement, et sur les produits de la pêche qui les remplacent graduellement, pendant la pêche et le mouillage sur les lieux. Cette disposition, conforme, au surplus, au dernier paragraphe de l'article 6 de la police, ne laisse guère, à la charge des assureurs, que les risques du voyage proprement dit.

Par dérogation à l'article 386 du Code de commerce, au cas d'abandon, les assureurs ne pourront prétendre à aucun fret sur le sauvetage, et n'auront droit qu'aux objets ou produits existant à bord lors du sinistre, et ce jusqu'à concurrence de la valeur affectée à l'armement.

747. Les navires envoyés à la pêche appartiennent ordinairement aux armateurs qui les expédient; il n'y a donc point de fret gagné qui puisse, comme acces-

soire du navire, être abandonné aux assureurs : telle est, sans doute, la raison de la première disposition de la clause.

748. La seconde fait une notable dérogation au principe fondamental en matière de délaissement, en vertu duquel la propriété de toute la chose assurée, navire ou chargement, passe, par le seul effet de l'abandon, de la tête de l'assuré sur la tête de l'assureur. Il est probable que les produits de la pêche excèdent souvent, d'une somme considérable, le chiffre de la somme assurée, en sorte que l'abandon, s'il produisait son effet, selon les règles ordinaires, deviendrait fréquemment, pour l'assureur, l'occasion d'un lucre trop fort.

Par dérogation à l'article 375 du Code de commerce, l'abandon pourra être fait après un an du départ ou des dernières *nouvelles* reçues, et le remboursement sera fait alors, sans autre retenue que celle stipulée en l'article 14 de la police.

749. Cette disposition est trop simple et trop claire pour avoir besoin d'explication. Il est seulement à remarquer qu'à la différence de la clause générale de l'article 4 de la police, qui admet le délaissement pour défaut de nouvelles, aux mêmes conditions que le Code, cette cause d'abandon est assimilée par la stipulation particulière qui nous occupe, au cas de perte totale dont parle l'article 14 de la police, et devient

passible, par conséquent, de la retenue de 3 p. °/₀, sous laquelle l'assureur rembourse, en ce cas, la somme assurée.

Dans le cas où le navire, assuré pour deux voyages, viendrait à n'en effectuer qu'un, l'assuré aurait droit à une ristourne de un et demi pour cent. Les ristournes devront être régularisées dans les quinze jours de l'arrivée; passé ce délai, il sera dû aux assureurs un droit de ristourne de demi pour cent.

750. La première disposition de cette clause déroge à la stipulation que nous avons trouvée inscrite en tête des conditions particulières de la police, et suivant laquelle la prime de cinq et demi pour cent, convenue pour deux voyages, est acquise en entier à l'assureur, dès le commencement des risques; cette prime, si l'un des deux voyages seulement s'effectue, se trouve réduite à 3 p. 0/0 par la clause qui nous occupe.

751. Le deuxième paragraphe de l'article 21 de la police fixe à 1/4 p. 0/0 le droit de ristourne, que le Code établit à 1/2 p. 0/0. Faute par l'assuré d'avoir, dans les quinze jours de l'arrivée, régularisé les ristournes qu'il veut réclamer, notre clause le prive du bénéfice de cet article, et lui fait payer le droit de 1/2 p. 0/0.

Les gages et la nourriture de l'équipage

pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs.

752. Cette disposition, plus étendue que la stipulation analogue qui forme le troisième paragraphe de l'article 20 de la police de Paris, car la généralité du mot « réparations » comprend aussi bien les réparations qu'il serait nécessaire de faire aux objets de l'armement, aux tonnes, par exemple, et aux divers ustensiles de pêche, que celles qui seraient réclamées par la situation du navire, ne demande point cependant d'autre commentaire que les explications données, t. II, n° 338.

DUNKERQUE, LE MIL HUIT CENT QUARANTE

753. Ces blancs sont destinés à recevoir la date de la police, c'est-à-dire, l'indication du lieu, du jour et du moment de la journée, avant ou après midi, auxquels elle doit être close. Nous avons donné, t. 1er, nos 56, 57 et 58, les explications nécessaires sur ce point.

FIN DU COMMENTAIRE SUR LA POLICE DE DUNKERQUE.

POLICE
D'ASSURANCE MARITIME
DE LA PLACE DE BAYONNE.

Compagnie commerciale d'Assurances maritimes de Bayonne.

N°	DATE
NAVIRE	SOMME ASSURÉE.... FR.
CAPITAINE	PRIME A P. %...........
VOYAGE	POLICE ET TIMBRE...... 1 60
OBJETS ASSURÉS	TOTAL............... FR.

754. Deux formules d'assurance sont principalement en usage à Bayonne. L'une, adoptée par la *Compagnie commerciale d'Assurances maritimes*, dont nous choisissons le texte pour sujet principal de ce commentaire, s'écarte, en un grand nombre de points importans, des dispositions consacrées par les polices de Paris et de Bordeaux; l'autre, suivie par deux autres compagnies, la *Sauvegarde* et le *Lloyd Bayonnais* (1) se rapproche

(1) La Sauvegarde, comp^e d'assurances maritimes.

COURTIER, M.	SOMME ASSURÉE.... FR.
NAVIRE	PRIME A P. %..........
CAPITAINE	POLICE............. 1 60
VOYAGE	FR.

beaucoup plus de la police bordelaise, quoiqu'il existe entre elles, cependant, quelques différences, que nous aurons le soin de relever et d'expliquer en détail. Nous donnerons, en note, le texte de cette seconde formule, et nous l'accompagnerons des annotations nécessaires.

755. On comprend aisément quelles indications doivent remplir, sur chaque police, les blancs laissés après ces mots : NAVIRE, COURTIER, etc., qui précédent le texte proprement dit. Afin d'éviter d'oiseuses répétitions, nous allons, en prenant chacune de ces énonciations pour rubrique, prier le lecteur de se reporter aux numéros de cet ouvrage, dans lesquels nous avons déjà donné les explications nécessaires.

756. N° — Le numéro que l'on place ici est celui sous lequel la police est inscrite sur le livre du courtier.

757. NAVIRE. — On trouvera, t. Ier, nos 65 et suivans, jusqu'au n° 75 inclusivement, le commentaire qui doit se placer sous cette rubrique.

758. CAPITAINE. — Voir t. Ier, nos 76 et 77. Nous ferons seulement remarquer que notre police ne contenant aucune clause qui stipule, comme le fait l'article 27 de la police parisienne, que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, les règles du droit commun, que nous avons exposées, t. Ier, nos 76 et 77, doivent, sous son empire, s'appliquer dans toute leur rigueur.

759. VOYAGE. — Nous avons donné les explications

nécessaires, t. Ier, nos 78 et suivans, jusques et y compris le n° 107.

760. Objets assurés. — Nous avons dit, t. Ier, nos 111, 112, 113, 114 et 115, quels objets on pouvait faire assurer ; dans le même volume, nos 119 et suivans, jusqu'au n° 128, nous avons expliqué comment devait se faire la désignation des objets mis en risque ; nous prierons le lecteur de se reporter à nos précédentes observations.

761. Date. — Nous avons traité, t. Ier, nos 56, 57 et 58, de tout ce qui se rapporte à la rédaction, à la clôture, et, par conséquent, à la date du contrat d'assurance.

762. Somme assurée. —Voir, t. Ier, nos 108 et suivans, jusqu'au 118 inclusivement, et même volume, depuis le n° 137 jusqu'au n° 145 inclusivement, les annotations qui doivent se placer sous cette rubrique.

763. Prime a..... p. °/o. — On exprime ici le taux et la quotité de la prime convenue. Les questions qui concernent la nature, l'échéance, le paiement et la compensation de la prime, ont été traitées, t. Ier, nos 145 et suivans, jusqu'au n° 152 inclusivement.

764. Police et timbre..... 1 fr. 60 c. — Aucun commentaire n'est nécessaire ici.

765. Courtier. — Les explications à placer sous cette rubrique, que la police de *la Sauvegarde* ajoute aux précédentes, se trouvent données d'avance, t. Ier, nos 5 et suivans, jusqu'au n° 64 inclusivement.

ARTICLE 1er (1).

Nous, assureurs soussignés, déclarons prendre à nos risques toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets par nous assurés, soit sur corps, soit sur facultés placées sous le franc tillac, lorsque ces pertes ou dommages proviendront de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, jet, feu, piraterie, baraterie de patron, relâches forcées, changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, et généralement de toutes autres fortunes de mer.

766. L'omission du mot « pillage », et la substitution du mot « piraterie », à ceux de « captures et molestations de pirates » qu'emploie la police parisienne, n'empêchent point notre article d'avoir le même sens et le même effet que l'article 1er de cette police. La seule différence importante entre les deux formules consiste dans l'addition des mots « placés sous franc tillac » qui déchargent implicitement les assureurs des risques des facultés placées sur le pont. Au reste, nous expliquerons plus au long l'effet de

(1) L'article premier de *la Sauvegarde* est entièrement conforme au texte de l'article 1er des polices de Paris et de Bordeaux, dont nous avons donné le texte, t. 1er, p. 171.

cette clause dans l'article suivant, où nous la trouverons exprimée d'une manière beaucoup plus explicite. Nous n'avons donc point, pour l'instant, d'autre commentaire à donner à notre article que les explications fournies, t. Ier, nos 153 et suivans, jusqu'au no 182 inclusivement.

767. Quant à l'article premier de la police de *la Sauvegarde*, nous l'avons déjà dit en note, il est exactement conforme au texte de l'article 1er de la police parisienne (1).

Article 2 (2).

Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, représailles, hostilités, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernemens *reconnus ou non reconnus* ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations

---

(1) Dans le cas d'une assurance faite avec division en séries, la vente d'une partie des marchandises, par suite d'avarie, sans désignation des séries auxquelles elles appartenaient, constitue un cas de baraterie. (Tribunal de Bordeaux, 25 août 1842; *Mémorial*, t. IX, I, p. 217.) — Les assureurs ne sont pas tenus des avaries causées par les rats, même quand ils répondent de la baraterie. (Tribunal de la Seine, 9 janvier 1843; *Mémorial*, année 1843, II. p. 30.)

(2) Les mots soulignés manquent dans la police de *la Sauvegarde*.

de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin, ou soufferts à leur occasion ; 4° la baraterie de patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, et que le capitaine sera de leur choix ; 5° les vivres et gages des équipages, vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations des navires, et tous frais quelconques de quarantaine *et d'hivernage ; 6° et enfin les pertes, jets ou dommages soufferts par les marchandises placées sur le pont, soit par l'assuré ou de son consentement, soit par le seul fait du capitaine.*

768. Les diverses dispositions de cet article correspondent aux articles 2, 3 et 18 de le police de Paris.

Comme l'article 2 de cette police, notre article affranchit, d'abord, les assureurs de tout risque de guerre; l'énumération qu'il en donne ne diffère de celle qui se trouve dans la police parisienne, que par l'omission des adjectifs « amis et ennemis », dont celle-ci fait suivre les mots « tous gouvernemens quelconques » ; mais cette différence, on le comprend aisément, est insignifiante, car nécessairement tous les gouvernemens quelconques, amis ou ennemis, sont compris

dans la catégorie des gouvernemens reconnus ou non reconnus.

769. Bien que le mot *capture* ne se trouve point placé, par l'article 1er de notre police, dans l'énumération des risques à la charge des assureurs, tandis qu'il est expressément mentionné, dans l'article 2, au rang des risques de guerre, dont ils sont affranchis, il faut remarquer, néanmoins, que les risques de piraterie étant formellement rangés au nombre de ceux dont répondent les assureurs, les *captures* faites par des pirates seraient à leur charge, sans contestation possible : ce ne sont point là des risques de guerre.

(Voir le commentaire placé sous l'article 2 des polices de Paris et de Bordeaux, t. Ier, nos 184 et suivans, jusqu'au no 208 exclusivement.)

770. Si les termes dans lesqnels notre police stipule l'affranchissement des dommages et des pertes résultant soit du vice propre de la chose, soit de contrebande ou de commerce prohibé, ou clandestin, diffèrent de ceux par lesquels la police parisienne laisse les mêmes risques au compte des assurés, les deux rédactions n'en ont pas moins le même sens et le même effet, et nous pouvons, sur ce point, appliquer à notre police le commentaire que nous avons donné, t. Ier, nos 208 et suivans, jusques et y compris le no 220, de l'article 3 de la police de Paris (1).

---

(1) Voir, sur le caractère du vice propre, un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, du 20 août 1840, confirmé par arrêt du 10 janvier 1842; *Mémorial*, t. VII, 1, p. 166,

771. L'exemption du risque de baraterie n'est stipulée par notre article que dans les limites où nous l'avons déjà vue circonscrite par l'article 3 de la police de Bordeaux. Trois conditions doivent se rencontrer pour en affranchir l'assureur : 1° que la baraterie ait été commise envers les propriétaires de navire ou leurs ayant droit ; 2° qu'elle ait été « accompagnée de dol ou de fraude » (rédaction moins nette, mais équivalente, cependant, à ces termes de la formule bordelaise, « ayant le caractère de dol ou de fraude »); 3° et, enfin, que le capitaine ait été choisi par les propriétaires ou par leurs ayant-droit.

Nous avons donné, t. 1er, nos 221 et suivans, les motifs de cette disposition, et fait ressortir la différence qui existe, sur ce point, entre la police de Paris et celle de Bordeaux.

772. Le cinquième paragraphe de l'article affranchit les assureurs sur corps, des vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, plus favorable aux assurés que l'article 18 de la formule parisienne, qui, d'une manière générale, exempte de ce risque tous les assureurs, soit sur corps, soit sur facultés.

(Voir t. II, n° 338).

---

et t. IX, I, p. 44. — On peut ajouter aux décisions déjà rapportées, t. 1er, n° 180, sur la nature de la présomption qui naît, pour ou contre l'assuré, de l'absence ou de la représentation d'un certificat de visite, constatant le bon état du navire, avant le départ, deux jugemens du tribunal de Bordeaux, l'un du 20 avril 1843, l'autre du 17 mai 1843 (*Mémorial*, année 1843, I, p. 89 et 141).

773. Le même paragraphe déroge encore à l'article 403 du Code de commerce, en stipulant, au profit des assureurs, l'exemption « de tous frais quelconques de quarantaine et d'hivernage ». L'article 3 de la formule parisienne ajoute « et de jours de planche. » L'omission de ces derniers frais les laisse, sous notre police, au compte de l'assureur, toutes les fois qu'ils auront le caractère de risques fortuits.

(Voir, t. Ier, n° 224, nos explications sous l'article 3 de la police de Paris.)

774. Le sixième et dernier paragraphe de l'article affranchit expressément l'assureur « des pertes, jet, ou dommages soufferts par les marchandises placées sur le pont, soit par l'assuré ou de son consentement, soit par le seul fait du capitaine ». Cette disposition, fort claire et fort précise, n'exige guère d'explication. On comprend, sans peine, que le risque des marchandises s'aggrave lorsqu'elles demeurent chargées sur le pont. Non seulement, en cas de jet, elles seront sacrifiées des premières; mais, en outre, leur situation les expose plus directement à l'action de la mer. Aussi l'art. 229 du Code de commerce défend-il au capitaine de charger aucune marchandise sur le tillac, sans le consentement écrit des propriétaires; disposition, ajoute le législateur, qui ne s'applique point au petit cabotage.

Sous le droit commun, l'exécution ou la violation de cette prescription est chose indifférente à l'assureur; car, si le capitaine charge sur le pont, à l'insu de l'assuré, il se rend coupable d'un fait de baraterie dont l'article 353 du Code affranchit expressément l'assu-

reur, et si le chargement s'est fait, sur le pont, avec le consentement écrit de l'assuré, celui-ci, qui devait prévenir l'assureur de cette circonstance éminemment aggravante du risque, loin de pouvoir exiger la réparation d'un dommage occasionné par sa faute, verrait peut-être prononcer, à son préjudice, pour cause de réticence, et, aux termes de l'art. 348 du Code de commerce, l'annullation du contrat.

Sous le Code, l'assureur n'est donc responsable des marchandises chargées sur le tillac que dans les voyages de petit cabotage.

Sous l'empire de notre police, l'assureur est affranchi même de cette responsabilité : il ne répond jamais, c'est la disposition formelle de notre article, et nous l'avions déjà trouvée consacrée par l'article 1er, des facultés chargées sur le tillac, quelle que soit d'ailleurs la nature du voyage.

775. On aura déjà remarqué, en comparant le texte des deux polices usitées à Bayonne, que la formule de la police de *la Sauvegarde* ne comprend dans les risques dont elle affranchit les assureurs, ni les pertes et dommages survenus aux facultés chargées sur le tillac, ni les frais d'hivernage et de jours de planche. Ils en répondent, par conséquent, sous son empire, de la manière et dans les limites dont ils en répondraient sous le droit commun.

ARTICLE 3 (1).

Les risques de quarantaine ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse.

776. Cet article correspond à l'article 7 de la police parisienne; mais il dispose tout différemment, puisqu'il affranchit les assureurs de tous risques de quarantaine, à moins de convention contraire, tandis que la police parisienne les charge de ces risques à certaines conditions.

(Voir, au surplus, le commentaire donné t. Ier, nos 239, 240 et 241.)

ARTICLE 4 (2).

Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent cinq jours après l'arrivée du navire au lieu de sa desti-

(1) Cet article correspond à l'article 6 de la police de *la Sauvegarde*, entièrement conforme lui-même à l'article 7 de la police de Paris, que nous avons donné, t. Ier, page 346.

(2) L'article 5 de la police de *la Sauvegarde*, qui correspond à cet article, est entièrement conforme à l'article 6 de la police de Bordeaux, dont on trouvera le texte, t. Ier, page 328.

nation, et qu'il est amarré ou ancré à bon sauvement.

777. Cet article diffère en deux points seulement de l'article 6 de la police de Paris. Il substitue, pour point de départ des risques sur corps, « le moment où le navire a commencé à prendre charge, et, à défaut de chargement, le moment où il a fait voile », au moment où le navire a démarré : c'est la première différence. Il déclare ces risques terminés seulement cinq jours après que le navire est ancré ou amarré à bon sauvement, tandis que les polices de Paris et de Bordeaux stipulent que ces risques prendront fin plus tôt, si le chargement a été achevé, ou si des marchandises ont été reçues à bord pour un autre voyage, avant l'expiration des cinq jours : c'est la seconde.

778. Nous avons déjà dit, dans la note placée au bas de la page précédente, que l'article 5 de la police de *la Sauvegarde*, qui correspond à notre article, est entièrement conforme à l'article 6 de la police de Paris.

(Voir le commentaire que nous avons donné, t. Ier, nos 232 et suivans, jusqu'au no 338.)

Article 5 (1)

Les risques sur marchandises ou facultés

(1) Cet article correspond à l'article 4 de la police de *la Sauvegarde*, qui est ainsi conçu :

« Les risques sur facultés courent du moment de leur

commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurances en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots, ou autres alléges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

Les risques de quarantaine n'étant à notre charge, comme il est stipulé à l'article 3, qu'autant qu'il y a convention expresse, à défaut de cette convention, les risques couverts par la présente police sont terminés du moment où le navire a été déclaré en quarantaine.

---

embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par alléges et gabarres, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, sont toujours à la charge de la Compagnie.

» En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie. »

779. Les trois premières dispositions de cet article, relatives, l'une à l'époque où commencent et cessent les risques sur corps, la seconde à la prorogation des effets de la convention, en cas d'assurance à terme ou à prime liée, sur les objets substitués, en cours de voyage, au premier chargement; la troisième, enfin, aux risques de transport immédiat de terre à bord et de bord à terre, par barques, chaloupes, et autres alléges, sont entièrement conformes à l'article 29 de la police du Havre. Nous avons commenté cet article, t. II, n°s 515, 516 et 517.

780. Le dernier paragraphe de l'article n'est que la conséquence de l'article 3 de la police. Puisque les assureurs ne répondent jamais des risques de quarantaine qu'en vertu d'une convention expresse, il est évident que la déclaration de mise en quarantaine du navire termine aussi bien les risques sur facultés que les risques sur corps; seulement, et la remarque mérite d'être faite, cette dernière disposition détruit, pour le cas qu'elle prévoit, l'effet de la première stipulation de notre article, qui ne déclare les risques sur marchandises terminés qu'après leur mise à terre au lieu de destination.

781. Sauf l'omission de la clause qui, dans les polices de Paris et de Bordeaux, charge les assureurs des risques de transbordement au Havre, ou à Honfleur, pour monter à Rouen, l'article 4 de la police de *la Sauvegarde*, dont nous avons donné le texte en note, page 636, est tout-à-fait conforme à l'article 5 de ces deux polices. Nous ne croyons même point que dans le

cas d'un voyage dont le port de Rouen serait la destination, les assureurs pussent exciper de l'omission qui vient d'être relevée, pour s'affranchir des risques du transbordement que le peu de profondeur de la Seine aurait rendu nécessaire. Nous en avons dit la raison sous l'article 5 de la police de Paris.

(Voir t. 1er, nos 227 et suivans, jusques et y compris le n° 231.)

ARTICLE 6.

Nous ne paierons que l'excédant de 3 p. 0/0 pour les avaries sur corps de navires (1). Ne seront admis dans le compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer pendant le cours du voyage assuré; et le coût justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, subira un tiers de rabais pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). La retenue sur les chaînes en fer sera d'un sixième dans tous les cas (2).

---

(1) L'article 14 de la police de *la Sauvegarde*, qui correspond à cette disposition, est entièrement conforme à l'article 15 de la police de Paris, rapporté t. II, p. 143.

(2) L'article 17 de la police de *la Sauvegarde*, qui correspond à ce paragraphe, est absolument conforme aux deux premiers paragraphes de l'article 18 de la police de Bordeaux, dont nous avons donné le texte, t. II, p. 169.

Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquens leur demeurent étrangers (1).

782. La franchise de 3 p. 0/0, sous laquelle notre article stipule le remboursement des avaries sur corps de navires, se calcule sur la valeur assurée. On trouve la même disposition dans l'article 15 de la police de Paris, et dans l'article 14 de la police de *la Sauvegarde* ; il est inutile de rappeler que l'expression d'*avaries sur corps* comprend toutes avaries sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances.

(Voir, t. II, nos 318, 319, 320 et 321, le commentaire de l'article 15 de la formule parisienne.)

783. La clause par laquelle notre article fixe, au profit des assureurs, une déduction pour compenser la différence du vieux au neuf, sur les objets achetés en remplacement de ceux qu'auront brisés ou détériorés les fortunes de mer, ne diffère que sur deux points de l'article 17 de la police de *la Sauvegarde*, qui est, lui-même, conforme aux deux premiers pa-

(1) Paragraphe entièrement conforme à l'article 22 de la police de *la Sauvegarde*.

ragraphes de l'article 18 de la police de Bordeaux.

Notre article n'exprime point que le coût des objets achetés en remplacement soit le coût *au lieu des réparations* : c'est la première différence. Il fixe à un sixième, au lieu de 15 p. 0/0, la réduction sur les chaînes en fer : c'est la seconde. L'une et l'autre ont peu d'importance, car l'usage de la place de Bayonne a toujours voulu que le coût des objets achetés en remplacement des objets perdus ou détériorés par fortune de mer, se calculât sur le prix du lieu des réparations ; et la réduction sur le prix des chaînes, calculée sur le pied du sixième, diffère peu de la réduction établie sur le pied de 15 p. 0/0.

784. Le dernier paragraphe de l'article est absolument conforme, soit à l'article 22 de la police de *la Sauvegarde*, soit à l'article 19 de la police de Bordeaux, et nous n'ajouterons rien aux explications fournies, t. II, n[os] 340 et suivans, jusques et y compris le n° 350.

Article 7 (1).

Dans les risques de pêche, nous sommes exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les

(1) Entièrement conforme à l'article 21 de la police de *la Sauvegarde.*

divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à notre charge.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de 3 p. 0/0 pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de 5 p. 0/0 pour celles à la côte, et de 10 p. 0/0 pour celles arrivant pendant le mouillage sur le Grand-Banc.

785. Le premier paragraphe de l'article est entièrement conforme au quatrième paragraphe de l'article 18 de la police parisienne, dont nous avons expliqué les dispositions, t. II, n° 339.

786. Le paragraphe suivant répond au deuxième paragraphe de l'article 8 de la police de Rouen, que nous avons commenté, t. II, n°s 628 et 629.

Article 8 (1).

En cas d'avaries particulières sur marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

(1) Nous donnerons, sous l'article suivant, le texte de l'article 18 de la police de *la Sauvegarde*, dont le second et le troisième paragraphes correspondent à notre article.

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR		DIX POUR CENT SUR			15 P. CENT SUR
Alun.	Farines en barils.	Alizari.	Garance en futailles.	Amandes en futailles.	Fleur de soufre	Poivre et Piments en sacs.	Bimbeloterie.
Beurre en barils.	Indigos.	Bijouterie fausse.	Gingembre en futailles.	Amidon.	Gingembre en sacs.	Potasse, Perlasse, Vedasse.	Cacaos en vrac.
Bœuf et lard salés, en barils.	Laines lavées.	Cacaos en sacs ou balles.	Gomme en futailles.	Anis.	Gomme en sacs	Riz en sacs.	Graines id.
Brai et goudron	Métaux.	Cafés en sacs ou balles.	Quercitron.	Café en vrac.	Grains en sacs.	Sel de soude.	Gomme id.
Cacaos en futailles.	Mercerie.	Charbon de terre.	Quinquina.	Cendres de varech ou de tabac.	Grains en barils ou en sacs.	Soude.	Légumes secs en vrac.
Cafés en futailles.	Orfévrerie.	Colle en futailles ou en caisses.	Riz en futailles.	Chanvre et lin.	Gravures et lithographies, en caisses.	Sucre en sacs ou balles.	Gravures et lithographies en balles.
Cannelles en futailles.	Bijouterie fine.	Cordages non goudronnés.	Rocou en futailles.	Couperose.	Laines de cachemire.	Somac.	Nitrate.
Clous de girofle en futailles.	Passementerie.	Cornes.	Sucres en futailles ou caisses.	Crins et poils.	Légumes secs en sacs.	Suc de réglisse.	Paille et Foin.
Cire.	Rubans.	Coton filé.	Sellerie.	Cuirs et peaux.	Liége et bouchons.	Salsepareille.	Papier et librairie, en balles.
Cochenille.	Savons.	Curcuma.	Tabac en futailles	Biscuit en futailles.	Noix de galle.	Tabac en sacs ou balles.	Poivre et Piments en vrac.
Cordages goudronnés.	Soies.	Épicerie non désignée, en futailles.	Verdet en futailles ou en caisses.	Bois de réglisse.	Papier et librairie en caisses.	Teintures non désignées.	Sucre en pain, en vrac et en boucauts.
Coton brut.	Soieries.			Écorce de chêne.	Pelleteries.	Toiles bleues (*Guinées*).	Tourteaux.
Draps, Étoffes de laine.	Soufre.			Épicerie non désignée, en sacs ou balles	Poissons secs et salés.	Viandes salées en sacs.	Salpêtre.
	Suif.			Farines en sacs.		Toiles d'emballage.	
	Toileries, Tissus de lin et de coton.						
	Thé.						
	Vif-argent.						

La quotité de franchise sur les objets qui précèdent est fixée à 5 p. 0/0.

787. Cet article est entièrement conforme aux deuxième et troisième paragraphes de l'article 20 de la police parisienne, sauf, toutefois, les différences qui existent entre le tableau des marchandises énumérées par l'une et l'autre police; nous pouvons donc renvoyer le lecteur aux explications déjà fournies, t. II, n° 354.

Sur les avaries en général, et surtout sur les caractères distinctifs des avaries grosses et des avaries particulières, voir le commentaire donné t. II, n°s 300 et suivans, jusqu'au n° 304 (1).

---

(1) Les dépenses de carénage, pendant le voyage, peuvent, suivant les circonstances, être classées, moitié en avaries grosses, moitié en avaries particulières; mais les frais de relâche et de débarquement doivent être mis au nombre des avaries grosses. (Rouen, 26 novembre 1841; *Journal du Palais*, t. II, 1842, p. 49.) — La délibération préalable n'est pas indispensable pour constituer le dommage volontairement souffert et pour donner à une avarie le caractère d'avarie commune. (Rouen 6 février 1843; *Journal du Palais*, t. Ier, 1843, page 657.)

La valeur d'un canot jeté à la mer dans l'intérêt commun, et les sommes payées aux hommes étrangers à l'équipage, employés à dégréer et regréer le navire, sont des avaries grosses. (Rouen, 15 mars 1842; *Journal du Palais*, t. II, 1842, p. 41.)

ARTICLE 9 (1).

Sont francs d'avarie particulière, hors le cas d'abordage ou d'échouement, les fruits verts et secs, les graines en vrac, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille. Nous en répondrons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera alors de 15 p. 0/0. Nous sommes exempts du coulage des liquides en fûts, hors le cas d'abordage ou d'échouement. Dans l'un ou l'autre de ces cas, nous ne paierons que le coulage extraordinaire, le coulage ordinaire étant fixé dès à présent à 5 p. 0/0 pour les voyages de grand et de petit cabotage, à 10 p. 0/0 pour les voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et à 15 p. 0/0 pour les voyages au-delà desdits caps.

---

(1) ARTICLE 18 DE LA POLICE DE LA SAUVEGARDE. — *Sont francs d'avaries particulières, les fruits verts et secs, fromages, laines en suint, sel, plumes, liquides en bouteilles, glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille. Cependant, en cas d'abordage ou d'échouement*

788. La première disposition de notre article répond au paragraphe 1er de l'article 20 de la police parisienne ; comme lui, elle stipule franches d'avaries particulières certaines marchandises, auxquelles notre

---

avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 p. 0/0 de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, laCo mpagnie ne paie que l'excédant de :

Trois pour cent sur : Beurre. Brai et goudron. Cacao en futailles. Café en futailles. Cassia lignea. Charbon de terre. Cire. Cochenille. Cordages goudronnés. Coton brut. Draps et Étoffes de laine. Épices en futailles. Espèces monnayées. Indigo. Laines lavées. Métaux. Merceries. Orfèvrerie et Bijouterie fines. Passementerie. Pierres précieuses. Quinquina. Rhubarbe. Savon. Soie et Soieries. Soufre. Suif. Thé. Toileries, Tissus de lin et de coton. Verdet. Viandes salées en futailles. Vif-argent.

Cinq pour cent sur : Bijouterie fausse. Café en sacs ou en balles. Colle en futailles ou en caisses. Cornes. Cordages non goudronnés. Coton filé. Curcuma. Épices en sacs. Farine en barils. Garance en futailles. Gingembre en futailles. Gomme en futailles. Riz en futailles. Safran en caisses. Sellerie. Sucre en futailles ou en caisses. Tabac en futailles.

Dix pour cent sur : Amandes en futailles. Amidon. Anis. Biscuits en futailles. Boyaux. Cacao en sacs ou en balles. Café en vrac. Chanvre et Lin. Crins et Poils. Cuirs et Peaux. Drogueries non désignées. Écorces de chêne. Farine en sacs. Fleur de soufre. Garance en sacs. Gingembre en sacs. Gomme en sacs. Grains en barils ou en sacs. Graines en barils ou en sacs. Gravures, Lithographies en caisses. Laines cachemire. Légumes secs en sacs. Liége et Bouchons. Liquides en futailles. Noix de galle. Papier et Librairie en caisses. Pelleteries. Poissons secs et salés. Poivre et Piment en vrac. Potasse, Perlasse et Védasse. Réglisse (bois). Réglisse (suc). Riz en sacs. Safranum en balles. Salsepareille. Sel de soude. Soude. Sucre en sacs ou en balles. Sumac. Tabac en sacs ou en balles. Teintures. Toiles bleues, dites Guinées. Toiles d'emballage. Viandes salées en sacs.

Quinze pour cent sur : Cacao en vrac. Gomme en vrac. Grains en vrac. Graines en vrac. Houblon. Légumes secs. Nitrates. Paille et Foin. Papier et Librairie en balles. Sucre en pain. Salpêtre. Tourteaux.

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le

police ajoute les *grains en vrac ;* mais, tandis que la police parisienne ne déroge à cette franchise absolue que dans les cas « d'abordage et d'échouement avec bris », plus favorable aux assurés, la nôtre fait une semblable dérogation, même au cas d'échouement simple. Dans l'un et l'autre cas, les deux polices remboursent les avaries sous une retenue de 15 0/0.

789. Le surplus de l'article s'occupe du coulage. Moins rigoureuse que la police parisienne, qui charge les assureurs du coulage extraordinaire des liquides en futailles, la police de Bayonne assimile entièrement ce risque à ceux dont il vient d'être parlé, c'est-à-dire que les assureurs n'en répondent que dans les cas d'abordage ou d'échouement, et encore sous une retenue de 15 p. 0/0.

Comme la police parisienne, notre article stipule, en outre, la franchise du coulage ordinaire ; mais il en fixe le taux à un chiffre beaucoup plus élevé : 5 p. 0/0 pour les voyages de grand et de petit cabotage ; 10 p. 0/0 pour les voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; 15 p. 0/0 pour les voyages au-delà de ces caps.

790. L'art. 18 de la police de *la Sauvegarde* ne diffère de l'article 20 des polices de Bordeaux et de Paris

---

tableau qui précède sera fixée suivant condition particulière.

La franchise de 10 p. 0/0, déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à 5 0/0 pour le grand ou le petit cabotage, et à 10 0/0 pour le long cours.

qu'en un seul point : au lieu d'arrêter, à l'avance, le chiffre de la retenue que supporteront les marchandises non désignées dans le tableau, le troisième paragraphe de cet article déclare que la quotité de cette retenue sera fixée « suivant condition particulière ». Cette disposition peut donner lieu à de nombreuses difficultés.

(Voir, t. II, nos 351 et suivans, jusqu'au no 360 inclusivement, le commentaire de l'article 20 des polices de Paris et de Bordeaux.)

Article 10 (1).

Les franchises déterminées par les articles précédens ne se prélèvent que sur les avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais étrangers à la nature de la marchandise, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue de un pour cent de la somme assurée, et cela indépendamment des autres avaries particulières considérées comme avaries matérielles.

791. La première disposition de l'article répond exactement à la première stipulation de l'article 21 de la police de Paris.

---

(1) Cet article correspond à l'article 19 de la police de *la Sauvegarde*, qui est lui-même conforme à l'article 21 de la police parisienne rapporté t. II, p. 217.

La seconde est littéralement conforme au deuxième paragraphe de l'article 7 de la police de Dunkerque ; l'article 19 de la police de *la Sauvegarde*, qui lui correspond, est, à peu de chose près, conçu dans les mêmes termes que l'article 21 de la police parisienne. Nous pouvons donc renvoyer le lecteur, d'une part, aux explications données t. II, n° 361, sous l'article 21 de la formule de Paris, et d'autre part, même volume, n° 705, au commentaire dont nous avons fait suivre l'article 7 de la police de Dunkerque.

ARTICLE 11 (1).

Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur sur la place de Bayonne; chaque série forme un capital distinct et séparé.

792. Cet article est conforme à l'article 9 de la police du Havre, et nous avons, en outre, trouvé une disposition analogue dans les polices de Marseille et de Dunkerque; nous pouvons donc simplement nous référer aux explications déjà données sur cette clause, t. II, n°s 360, 449, 450, 718 et suivans.

---

(1) L'article 20 de la police de *la Sauvegarde* est ainsi conçu : *Les objets assurés sont divisés en séries, ainsi qu'il sera arrêté par condition particulière ; chaque série forme un capital distinct et séparé.*

Article 12.

Dans le cas d'avaries grosses ou communes, soit sur corps, soit sur marchandises, nous ne vous paierons que l'excédant de 3 p. 0/0.

La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assureur sur corps (1).

Les réductions stipulées dans l'article 6, relatives aux avaries particulières aux navires, sont applicables au réglement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps (2).

793. Les deux premiers paragraphes de l'article correspondent à la seconde et à la troisième disposition de l'article 14 de la police de Paris; mais la retenue sur les avaries grosses, que les assureurs parisiens font varier de un à deux pour cent, suivant que

---

(1) Article 13 de la police de la Sauvegarde. — *Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue de 2 p. 0/0 de la valeur assurée. Elles se règlent indépendamment des avaries particulières, et sans aucune cumulation. La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.*

(2) Cette disposition forme le dernier paragraphe de l'article 17 de la formule de *la Sauvegarde*.

le voyage est de long cours ou de cabotage, est fixée invariablement à 3 p. °/₀ par notre police, et à 2 p. °/₀ par la police de *la Sauvegarde*.

(Voir t. II, n[os] 300 et suivans, nos explications, jusques et y compris le n° 317, sur l'article 14 de la police de Paris.)

794. Le dernier paragraphe de l'article contient une disposition que nous avons trouvée dans l'article 18 de la police de Paris, et dans l'article 17 de la police de *la Sauvegarde*. Il étend au réglement des indemnités dues pour avaries grosses, par les assureurs sur corps, les retenues déjà stipulées dans l'article 6, sur le prix des objets achetés en remplacement de ceux perdus ou détériorés par fortune maritime durant le voyage.

(Voir le commentaire donné t. II, n. 337.)

ARTICLE 13 (1).

Les avaries grosses ou communes et les avaries particulières ne pourront jamais être cumulées, non plus que celles d'aller et de retour; elles seront réglées séparément, et

---

(1) Cet article correspond aux articles 13 et 15 de la police de *la Sauvegarde*. Nous avons donné le premier de ces articles, page 650, en note; l'article 15 est textuellement conforme à l'article 16 de la police bordelaise. Voir t. II, pages 103 et 149, n[os] 300 et suivans, jusqu'au n° 327, et n[os] 321 et suivans, jusqu'au n° 325.

les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries ; de plus, on considérera comme un voyage chaque escale, avec mutation de la totalité ou majeure partie des facultés.

795. La première disposition de l'article est entièrement conforme à l'article 14 de la police de Rouen, et répond aux articles 14 et 16 de la police de Paris; nous ne pourrions donc que reproduire ici les explications données, t. II, n°s 313 et suivans, jusqu'au n° 324, et, même volume, n° 635.

796. La seconde disposition de l'article, par laquelle il est stipulé que l'on considérera comme un voyage « chaque escale faite avec mutation de la totalité ou majeure partie du chargement », n'a point d'analogue dans la police de Paris, dont l'article 16 dit seulement « qu'en cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé, la fin de chaque voyage étant déterminée suivant les règles particulières à cette police » ; mais on trouve une clause à peu près semblable dans l'article 5 de la police du Havre et dans l'article 20 de la police de Nantes.

Cette disposition s'applique, par sa généralité, à toutes les espèces d'assurances, soit à terme, soit à prime liée, soit même au voyage et à prime simple, si la faculté d'escale est accordée par l'assureur ; son effet se borne à forcer l'assuré à régler séparément les avaries survenues pendant la traversée faite d'une escale à l'autre, sans qu'il puisse néanmoins soutenir,

comme on l'a fait devant la cour de Douai, dans une espèce rapportée plus haut, t. II, n° 698, qu'il y ait véritablement autant de contrats distincts que d'escales ou de voyage réels effectués; en sorte qu'au mépris de la clause qui limite, dans tous les cas, à la somme assurée, le chiffre de la responsabilité de l'assureur, celui-ci doive, en cas de perte survenue après réglement d'avaries, payer, indépendamment des sommes réglées en avaries, le montant total de l'assurance.

Il est à remarquer, du reste, que la disposition de notre article étant générale, s'applique également au cas d'assurance sur facultés et au cas d'assurance sur corps.

797. L'article 13 de la police de *la Sauvegarde* stipule aussi la non cumulation des avaries grosses et des avaries particulières.

L'article 15 de cette police est entièrement conforme à l'article 16 de la police de Paris et ne demande point d'autre commentaire que celui que nous avons donné t. II, n°s 486 et 581.)

ARTICLE 14 (1).

Les franchises stipulées aux articles 6, 7, 8, 9 et 12, seront toujours calculées sur le montant des sommes assurées.

---

(1) La police de *la Sauvegarde* ne contient aucune disposition analogue.

798. Cet article est entièrement conforme à l'article 15 de la police de Rouen, et nous ne pouvons lui donner d'autre commentaire que les réflexions déjà faites, t. II, n° 636.

ARTICLE 15 (1).

Dans le cas où le navire, pendant le cours de son voyage, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour s'y réparer ou pour quelque cause que ce puisse être, les frais et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglés qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perdu avant d'être rendu au port de sa destination, les avaries souffertes par le navire ou autres objets assurés, pendant le cours du voyage, ne seront plus à la charge des assureurs, qui ne pourront, dans aucun cas, être tenus de rien payer au-delà de la somme assurée.

799. Point d'autre commentaire à donner de cet article que les brèves explications déjà fournies, t. II,

(1) ARTICLE 23 de la police de *la Sauvegarde : Les sommes souscrites par la Compagnie sont la limite de ses engagemens; elle ne peut jamais être tenue de payer au-delà.*

n°s 638 et 639, sous l'article 17 de la police de Rouen, auquel il est littéralement conforme.

800. Quant à l'article 23 de la police de *la Sauvegarde*, il est conçu dans les mêmes termes que l'article 22 de la police parisienne, que nous avons commenté t. II, n°s 362 et suivans, jusqu'au n° 365 inclusivement.

Article 16 (1).

Dans les assurances à terme, nous sommes exempts des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril inclusivement.

801. Sauf l'addition du mot « inclusivement », qui peut prévenir quelques difficultés, cet article est entièrement conforme à l'article 4 de la police de Bordeaux ; nous renverrons donc le lecteur au commentaire donné t. Ier, n°s 225 et 226.

Article 17 (2).

Si l'assurance est faite sur navire à dési-

---

(1) Conforme à l'article 3 de la police de *la Sauvegarde*, sauf l'addition du mot *inclusivement*.

(2) L'article correspondant de la police de *la Sauvegarde* est le neuvième; il est ainsi conçu :

Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré

gner ou indéterminé, l'assuré est tenu de nous faire connaître le nom du navire, au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, et dans deux mois pour ceux de grand et de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police, faute de quoi la police est nulle de plein droit; et il nous est payé 1 p. °/₀ de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et 1/2 p. °/₀ pour ceux de grand et de petit cabotage.

802. Entre notre article et l'article 10 de la police parisienne, auquel il correspond, on remarquera deux différences. Notre police annulle l'assurance après un même délai de deux mois pour les voyages de petit et de grand cabotage, tandis que la police parisienne réserve ce délai pour les voyages de grand cabotage, et le réduit de moitié pour le petit cabotage : c'est la première. Enfin, le droit de ristourne, fixé par

---

est tenu de faire connaître le nom du navire dans le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police : faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé à la Compagnie 1/2 p. 0/0 de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et 1/4 p. 0/0 pour ceux de cabotage.

la police parisienne à 1/2 p. 0/0 pour les voyages de long cours, et à 1/4 p. 0/0 pour les voyages au cabotage, dans le cas où l'assuré, n'ayant pas fait cesser l'indétermination du navire dans le délai convenu, la police se trouve annullée de plein droit, est porté au double par notre police : c'est la seconde.

803. L'article 9 de la police de *la Sauvegarde* est conforme en tout à l'article 10 de la police parisienne, sauf toutefois le délai pour les voyages au cabotage, qu'elle fixe aussi, uniformément, à deux mois pour le petit et le grand cabotage.

Voir, t. Ier, nos 247 et suivans, jusqu'au no 251 inclusivement, les explications dont nous avons fait suivre l'article 10 de la police de Paris.

Article 18 (1).

Dans tout autre cas que celui stipulé dans l'article précédent, donnant lieu au résiliement ou à l'annullation de la totalité ou d'une partie de la police, il nous est payé un droit de ristourne de 1/2 p. 0/0.

804. La disposition de cet article est surabondante, car le droit de ristourne est fixé par l'article 349 du Code de commerce à 1/2 p. 0/0.

Quant aux divers cas de ristourne et d'annullation

---

(1) La police de *la Sauvegarde* ne renferme aucune disposition qui corresponde à cet article.

de risque, nous croyons inutile de répéter ici les explications déjà données, t. I[er], n[os] 93 et suivans, jusqu'au numéro 107; même volume, du n° 131 au n° 135; et, t. II, n[os] 376 et 459 (1).

Article 19 (2).

Dans le cas d'assurance en prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port où ils doivent commencer leurs opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les

(1) Nous avons rapporté, t. I[er], page 134, les décisions principales de la jurisprudence en matière de réticence; nous y ajouterons un arrêt de la cour de Bordeaux, du 6 décembre 1842 (*Mémorial*, année 1843, I, page 19), et un jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 6 mars 1843 (même recueil et même année, II, page 61).

Voir encore dans le même recueil, même année, I, p. 184, un jugement du tribunal de Bordeaux, du 22 juin 1843, qui déclare ristournée, par suite du changement du nom du chargeur, une assurance dans laquelle ce nom était la seule désignation qui constatât l'identité du risque.

(2) L'article 7 de la police de *la Sauvegarde*, qui correspond à cet article, est entièrement conforme à l'article 8 des polices de Paris et de Bordeaux, dont nous avons donné le texte, t. I[er], page 351.

autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 p. 0/0 par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Passé cette époque, nous, assureurs, sommes déchargés de tout risque, et avons droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, et, de plus, à l'augmentation de prime résultant de la prolongation de séjour.

Dans tout les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie (1).

805. Le premier paragraphe de cet article répond à l'article 8 de la police de Paris et de Bordeaux; mais il en diffère par l'addition des mots « soit en temps de paix, soit en temps de guerre »; addition insignifiante, au surplus, et qui ne change rien au sens et à la portée de l'article.

Aussi pouvons-nous renvoyer le lecteur aux explications données t. 1er, nos 241 et suivans, jusqu'au n° 245 inclusivement.

806. Le deuxième paragraphe de l'article est con-

---

(1) Ce paragraphe est textuellement conforme à l'article 8 de la police de *la Sauvegarde*.

forme à l'article 9 de la police de Paris, sous lequel nous avons donné, t. Ier, n° 246, quelques mots d'explication.

Article 20 (1).

A défaut de nouvelles du navire, le délaissement ne pourra être fait que dans les délais fixés par la loi.

Le délaissement ne pourra autrement être fait, savoir :

Pour le corps du navire que dans le cas de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou dans celui d'innavigabilité par toute autre fortune de mer survenue pendant le voyage assuré par la présente police. Nous ne répondrons pas de l'innavigabilité pour cause de vétusté.

Et, pour le chargement, que dans le seul cas de perte ou de détérioration des objets assurés, si la détérioration ou la perte excède les trois quarts de leur valeur, quand même le navire aurait fait naufrage ou aurait échoué avec bris. Les frais faits pour opérer le sauvetage et la bonification ne pourront

---

(1) Cet article est textuellement conforme à l'article 11 de la police de la *Sauvegarde*.

être ajoutés à la perte ou à la détérioration pour donner droit au délaissement. Ces frais n'en seront pas moins toujours considérés comme avaries.

807. Cet article répond à l'article 12 de la police de Paris; mais ses dispositions, en ce qui concerne le délaissement pour défaut de nouvelles, et les deux autres cas de délaissement du corps qu'il maintient, s'éloignent des règles tracées par cette police, et se rapprochent davantage de celles qu'a posées l'article 12 de la police bordelaise.

Faisons remarquer, avant tout, et pour n'y plus revenir, que le défaut de nouvelles, rangé par notre police dans une catégorie à part, demeure, sous son empire, comme sous l'empire de la police de Bordeaux, un cas de délaissement, soit du corps, soit des facultés. En effet, après avoir dit, d'une manière générale, « qu'à défaut de nouvelles du navire le délaissement ne pourra être fait que dans les délais fixés par la loi », l'article passe à l'énumération spéciale des cas qui ouvriront le délaissement du corps, et de ceux qui ouvriront le délaissement des facultés, en ajoutant :

« Le délaissement ne pourra autrement être fait, savoir : pour le corps que dans le cas, etc......, et pour le chargement que dans le cas, etc...... »

808. Comme la police bordelaise, la nôtre laisse donc subsister trois cas de délaissement du corps :

1° Le défaut de nouvelles ;

2° Le naufrage ;

3° L'innavigabilité causée par échouement avec bris (1), ou par toute autre fortune de mer.

809. Nous n'avons point d'observation particulière à présenter sur les deux premiers cas ; sur le troisième, nous ferons remarquer que les assureurs de Bayonne, à l'exemple des assureurs de Bordeaux, et conformément au droit commun (2), font de l'innavigabilité,

---

(1) Jugé, mais sous l'empire du droit commun, que l'échouement avec bris peut donner lieu au délaissement, sans que le bris ait été absolu et sans que le navire soit devenu innavigable. (Paris, 27 août 1842 ; *Mémorial*, t. IX, II, p. 141.)

(2) Ce point de jurisprudence est constant. Aux décisions rapportées, t. II, p. 43, on peut ajouter les suivantes : Bordeaux, 15 nov. 1842 ; *Mém.*, t. IX, I, p. 302, et 20 avril 1843, même recueil, année 1843, I, p. 89. Voir aussi, sur la forme dans laquelle l'innavigabilité doit être constatée, un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, du 17 mai 1843 ; *Mémorial*, année 1843, I, p. 141 ; et surtout un jugement du même tribunal rendu le 28 août 1843, *Mémorial*, année 1843, I, page 217, dont voici les motifs.

Un navire, *la Geneviève*, déclaré innavigable par le consul de France, au Brésil, et vendu en conséquence de cette décision, avait été réparé par l'acheteur, et après une heureuse traversée était à l'ancre dans le port de Bordeaux, au moment même où les assurés, s'appuyant sur le fait d'innavigabilité par fortune de mer, juridiquement déclaré par le consul, soutenaient, devant le tribunal de cette ville, la validité de l'abandon qu'ils en avaient fait. Les assureurs prétendaient que la question d'innavigabilité n'avait pu être décidée par le consul, et que le tribunal de commerce, prenant cette déclaration comme simple document, pouvait ap-

en général, qu'elle soit *absolue* ou *relative*, une cause d'abandon du corps. La précaution surabondante qu'ils ont prise de stipuler qu'ils ne répondent ni de l'innavigabilité causée par la vétusté, ni de l'innaviga-

---

précier les faits et décider souverainement, et sans s'arrêter à la déclaration du consul, qu'il n'y avait pas eu innavigabilité.

Après un jugement préparatoire qui avait pour but de vérifier l'authenticité de la signature du consul, le tribunal a rendu la décision suivante :

« Attendu que les demandeurs ont fait la justification ordonnée avant faire droit par le tribunal;

» Attendu qu'aux termes des ordonnances de 1681 et de 1778, les consuls de France à l'étranger sont des juges en première instance, dont les décisions ne peuvent être attaquées que par la voie de l'appel;

» Que le Code de commerce assimile les consuls à l'étranger aux tribunaux de commerce en France, notamment dans les art. 234, 245, 312 et 414;

» Que l'art. 69 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 attribue compétence aux consuls, toutes les fois qu'il s'agit de statuer sur l'innavigabilité;

» Attendu que l'innavigabilité est un fait matériel dont la constatation, régulièrement faite au moment et sur le lieu du sinistre, semble devoir être acquise à toutes parties; que la déclaration véridique de ce fait par le magistrat compétent, commune à tous les intéressés, entraîne des conséquences immédiates, auxquelles le capitaine ne pourrait se soustraire, sans compromettre le recours contre les assureurs; qu'il est bien difficile de contester plus tard un fait ainsi établi, alors que les choses ne sont plus en l'état, suivant l'expression d'Émérigon; qu'il ne reste donc plus, dans ce cas,

bilité survenue dans un autre temps que celui du voyage assuré, n'ajoute rien au droit commun.

810. Quant au délaissement des facultés, plus rigoureuse que les polices de Paris et de Bordeaux, notre

---

à soumettre aux tribunaux compétens, que les contestations relatives à la nature de l'innavigabilité et à l'abandon auquel elle peut donner lieu;

» Attendu que l'arrêt de la cour royale de Bordeaux, du 7 janvier 1820, invoqué par les assureurs, n'a rien de contraire à ces principes;

» Qu'en effet, cette cour et la cour de cassation, dans son arrêt confirmatif du 3 août 1821, se fondent, pour repousser l'innavigabilité, sur ce que, lors de la suppression des anciennes amirautés, la partie administrative de leurs fonctions fut seule attribuée aux commissaires de la marine, tandis que la partie litigieuse avait été réservée aux tribunaux de commerce; qu'ainsi le commissaire de la marine, dans un port français, dans le ressort d'un tribunal de commerce, était incompétent pour prononcer l'innavigabilité, mais qu'il résulte de ce motif même que la décision de la cour aurait été toute différente, si, comme dans l'espèce actuelle, l'innavigabilité avait été déclarée dans un port étranger, par le consul de France, réunissant en lui les pouvoirs administratifs et judiciaires qui appartenaient aux anciennes amirautés, et spécialement compétent aux termes de l'art. 60 de l'ordonnance du 29 octobre 1833;

» Attendu que l'arrêt de la cour de Rennes, du 28 février 1842, récemment confirmé par la cour de cassation, n'a pas non plus dans la cause la portée qu'on a voulu lui donner;

» Que, dans l'espèce jugée par cet arrêt, l'innavigabilité aurait été prononcée seulement par les experts, sauf les droits des parties, et en opposition formelle aux deux ex-

police ne l'admet que dans les seuls cas de défaut de nouvelles du navire, et de perte ou détérioration des trois quarts.

Aucun autre sinistre, fût-ce même le cas prévu

---

pertises précédentes, qui n'avaient pas été annullées; que le consul ne prononçant pas lui-même l'innavigabilité, se serait borné à ordonner la vente du navire pour compte de qui de droit;

» Que la cour de cassation, établissant d'abord que l'autorité de la chose jugée n'a pas été invoquée devant les premiers juges, considère ensuite les ordonnances du consul de Carthagène comme purement administratives, provisoires, et conservatrices des droits des parties;

» Attendu que dans la cause actuelle, au contraire, le jugement d'innavigabilité du navire *la Geneviève*, rendu par le consul chancelier de la légation de France au Brésil, est explicitement motivé, définitif et sans aucune réserve;

» Attendu que le bon état de ce navire à son départ de France est justifié par des certificats de visite réguliers; qu'il n'a pas été d'ailleurs prétendu que l'innavigabilité dût être attribuée au vice propre;

» Attendu qu'aux termes de l'article 369 du Code de commerce, le délaissement peut être fait en cas d'innavigabilité par fortune de mer;

» Attendu, au surplus, que les faits graves plaidés par les assureurs doivent éveiller toute la sollicitude de l'autorité compétente, pour faire cesser, s'il existe, un abus déplorable, contre lequel le commerce loyal ne saurait protester trop énergiquement, mais qu'ils ne peuvent empêcher que le jugement déclaratif d'innavigabilité n'ait, devant le tribunal du moins, l'autorité de la chose jugée, tant qu'il n'a pas été attaqué par la voie légale;

» Par ces motifs............... »

par l'article 394 du Code de commerce, où, le navire étant devenu innavigable, le capitaine n'a pu trouver un second bâtiment pour y transborder le chargement, ne peut, sous l'empire de notre police, autoriser l'abandon des facultés.

811. L'article ajoute que les frais faits pour opérer le sauvetage et la bonification ne pourront jamais se cumuler avec la perte ou la détérioration, pour donner lieu au délaissement.

Cette stipulation se trouve plus brièvement exprimée dans les polices de Paris et de Bordeaux, qui disent, en un seul mot, que la perte ou la détérioration doit être « matérielle. »

Néanmoins, continue l'article, ces frais seront portés en compte d'avarie, et remboursés par les assureurs sous les franchises convenues, quand la perte ne s'élèvera point à un chiffre assez fort pour donner ouverture à l'action en délaissement. Cette dernière clause ne demande aucun commentaire.

On trouvera, t. II, n°s 253 et suivans, jusqu'au n° 297 inclusivement, l'exposé de la théorie de l'action en délaissement sous l'empire du droit commun, le commentaire des dispositions spéciales des polices de Paris et de Bordeaux, et, dans ce commentaire, l'explication particulière de chacun des cas de délaissement mentionnés par notre police.

ARTICLE 21 (1).

Soit qu'il y ait eu lieu ou non au délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage et à la conservation des objets assurés.

812. Cet article répond à l'article 13 de la police de Paris, et, malgré quelques différences de rédaction qui n'ont point d'importance, il présente exactement le même sens. Nous renverrons donc le lecteur au commentaire que nous avons donné, t. II, nos 297 et 299.

ARTICLE 22 (2).

En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

---

(1) Il n'existe entre cet article et l'article 12 de la police de *la Sauvegarde* que des différences de rédaction insignifiantes.

(2) ART. 16 DE LA POLICE DE LA SAUVEGARDE.

En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont le fret sauvé revient à la compagnie sur corps, conformément à l'article 386 *du Code de commerce.*

813. Cet article répond à l'article 17 de la police de Paris; mais il en diffère sur les mêmes points que l'article 23 de la police du Havre, auquel il est textuellement conforme. Nous renverrons donc à la fois le lecteur au commentaire donné, t. II, nos 325 et suivans, sous l'article de la formule parisienne, et aux explications fournies, t. II, nos 518 et 519, sur la formule du Havre.

814. L'article 16 de la police de *la Sauvegarde* est exactement conforme à l'article 17 de la police bordelaise. On trouvera, t. II, nos 330, 330 *bis* et suivans, les explications qu'il est nécessaire de placer sous cet article.

Article 23 (1).

Les indemnités pour sinistres et avaries grosses ou particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, en quelque endroit que le sinistre ait eu lieu, ou que le réglement en ait été opéré, et quel qu'ait été le lieu de déchargement.

815. Malgré quelques légères différences de rédaction, notre article présente exactement le même sens que l'article 23 de la police de Paris; seulement,

---

(1) L'article 24 de la police de *la Sauvegarde*, qui correspond à cet article, est textuellement conforme à l'article 23 de la police de Paris, que nous avons donné, t. II, p. 231.

l'expression : « quel que soit le lieu où le voyage s'est terminé », qu'emploie cette formule, est plus précise et plus nette que ces mots : « quel qu'ait été le lieu de déchargement », dont se sert notre police, bien qu'à notre avis les deux rédactions expriment une même pensée. En effet, le voyage peut se terminer sans qu'il y ait déchargement.

(Voir, au surplus, nos explications sous l'article 23 de la police de Paris, t. II, n° 366.)

Article 24 (1).

Toutes les pertes à notre charge sont payées comptant, sous escompte de un pour cent, sur la demande de l'assuré, appuyée de pièces justificatives.

816. Notre article ne parle que des *pertes* à la charge des assureurs; il ne dit point, comme l'article 24 de la police de Paris et comme l'article 25 de la police de *la Sauvegarde*, « toutes pertes et avaries. »

S'il déroge à la loi commune, en ce qu'il oblige les assureurs à payer les pertes, c'est-à-dire les sinistres qui

---

(1) Article 25 de la police de la Sauvegarde.

Toutes pertes et avaries à la charge de la compagnie sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police.

La prime dont le taux est fixé ci-après sera exigible quinze jours après la signature de la présente police.

donnent ouverture au délaissement, sur la demande de l'assuré, appuyée des pièces justificatives, et sans pouvoir profiter du délai de trois mois que leur accorderait l'article 382 du Code de commerce, il s'y conforme donc, au contraire, en ne fixant aucune époque ni aucune condition pour le paiement des avaries.

Les *pertes*, c'est-à-dire les sinistres majeurs qui donneraient ouverture au délaissement, seront donc remboursées par l'assureur, sur la demande de l'assuré, appuyée de pièces justificatives, et sous l'escompte de 1 p. 0/0 ; et cela, quelle que soit la voie choisie par l'assuré, action en abandon ou action en avarie.

Les avaries, c'est-à-dire les sinistres mineurs, seront remboursées sous escompte, et sur la demande justifiée de l'assuré, conformément aux principes établis par nous, t. II, n° 322, et contrairement à l'opinion de M. Pardessus, qui n'en croit le paiement exigible qu'à la fin du voyage. Une exception sera faite, néanmoins, pour les frais de relâche, dont l'article 15 de notre police stipule expressément que le réglement ne s'opérera qu'après le voyage terminé.

Tel est, à notre avis, le sens de l'article.

817. Il faut remarquer, en outre, qu'à la différence de la police parisienne, notre police ne donne qu'à l'assuré ou à ses mandataires, et jamais au simple porteur de la police, le droit de réclamer le paiement de l'assurance; l'assureur pourra donc toujours opposer au porteur des pièces, quand même il serait muni de

procuration, les exceptions personnelles à son mandant; et, à moins que, par une clause spéciale et dérogatoire, la police n'eût été faite à ordre, la propriété du pour-compte ne pourra être transmise, sous l'empire de notre police, que par voie de cession ordinaire.

818. Bien que l'article 25 de la police de *la Sauvegarde* ne se termine point, comme l'article 24 de la police de Paris, par ces mots : « sans qu'il soit besoin de procuration », l'omission de cette clause n'empêche point qu'il ait exactement le même sens, car il exprime, avec une clarté suffisante, que tout porteur de la police et des pièces justificatives aura qualité pour exiger et recevoir le paiement de l'assurance.

819. Quant aux pièces justificatives, elles doivent établir, comme nous l'avons expliqué dans l'article 24 de la police de Paris, le fait du chargement, la valeur de l'objet en risque (1), et enfin la réalité et le caractère du sinistre.

820. Le dernier paragraphe de cet article stipule l'exigibilité de la prime, quinze jours après la signa-

---

(1) Jugé par la cour d'Aix, le 6 janvier 1841, que l'effet de la clause, *vaille ou non vaille, et pour tenir lieu de capital en tout temps et en tout lieu*, se réduit à dispenser l'assuré de prouver la valeur du chargement, mais n'empêche point l'assureur de poursuivre et d'obtenir, s'il y a lieu, la réduction de l'estimation convenue. (*Journal du Palais*, t. II, 1841, page 54.) Voir deux décisions conformes du tribunal de Bordeaux, 9 janvier 1843; *Mémorial de jurisprudence*, année 1843, 1, p. 61; 24 février 1843, même recueil, année 1843, 1, p. 81.

ture de la police ; cette disposition n'exige point d'explication.

(Voir, au surplus, le commentaire que nous avons donné de l'article 24 de la police de Paris, t. II, n°s 367 et suivans, jusques et y compris le n° 385.)

Article 25.

La présente assurance est consentie moyennant la prime fixée ci-après, payable quinze jours après la signature de la présente police.

821. Nous n'avons aucune explication à donner de cette disposition parfaitement claire et précise; elle correspond au deuxième paragraphe de l'article 25 de la police de *la Sauvegarde*, dont nous avons rapporté le texte un peu plus haut, t. II. p. 669.

Nous avons traité des questions qui se rattachent à la nature, au taux, à l'échéance et à la compensation de la prime, t. Ier, n°s 145 et suivans, jusqu'au n° 151, et, t. II, n° 404; nous y renverrons le lecteur.

Article 26 (1).

Toutes contestations entre les assureurs et les assurés, pour l'exécution des conditions de la présente police, seront jugées par trois

(1) Cet article est entièrement conforme à l'article 28 de la police de *la Sauvegarde*.

arbitres amiablement nommés à Bayonne par les assureurs et l'assuré; et faute par eux d'en convenir, par M. le président du tribunal de commerce de Bayonne.

Les assureurs et l'assuré, M. le président du tribunal de commerce, si l'on a recours à lui, et les arbitres, seront dispensés de suivre les formes et les délais de la procédure.

822. Nous nous dispenserons de reproduire ici les explications précédemment données, t. II, nos 593, 595, 596, 597, 598 et 599, sous l'article 29 de la police de Nantes, qui contient aussi une clause compromissoire; mais nous ferons remarquer, seulement, que si notre article affranchit expressément les arbitres des formes et délais de la procédure, il ne leur confère cependant, ni la qualité d'amiables compositeurs, ni le droit de juger en dernier ressort, et sans recours, en sorte qu'assujettis à la rigueur du droit, leur décision pourra toujours être frappée d'un appel, ou même, d'un pourvoi en cassation.

823. Nous ajouterons, enfin, que notre article, en disposant que toutes contestations survenues à l'occasion de la police, entre les assureurs et les assurés, seront décidées par trois arbitres nommés à « Bayonne », stipule implicitement que les assureurs, fussent-ils défendeurs, plaideront toujours dans cette ville.

ARTICLE 27 (1).

La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la lieue et demie à l'heure.

824. Cet article correspond à l'article 29 de la police de Paris, qui, sauf l'omission du mot « réciproquement », est rédigé dans les mêmes termes.

Nos lecteurs peuvent donc consulter les explications déjà fournies, t. II, nos 394 et suivans, jusqu'au no 401 inclusivement.

Nous soussignés assurons, aux conditions générales qui précèdent, aux conditions ou clauses particulières qui suivent, et, moyennant la prime de (2)....... à M.......

825. Le premier blanc est destiné à recevoir l'indication de la quotité de la prime convenue pour prix des risques; le second, après ces mots : « à M., » doit être rempli par l'énonciation du *pour-compte*, c'est-à-dire

(1) L'article 29 de la police de *la Sauvegarde* ne diffère en rien de cet article que par l'omission, tout-à-fait indifférente, de l'adverbe « réciproquement ».

(2) La police de la *Sauvegarde* se termine par une énonciation pareille.

du nom de celui qui fait assurer, et de la qualité en laquelle il agit (1).

Nous avons examiné les questions principales auxquelles peuvent donner lieu les termes les plus habituellement usités pour cette énonciation, t. II, nos 405 et suivans, jusqu'au no 412 inclusivement.

Nous demandons au lecteur la permission de l'y renvoyer.

---

826. Nous avons eu le soin, comme nous l'avions promis, d'indiquer, dans le commentaire qui précède, la correspondance des divers articles qui composent les deux polices usitées à Bayonne; mais il se trouve, dans la formule adoptée par la compagnie d'assurance *la Sauvegarde* et par *le Lloyd Bayonnais*, quatre articles qui n'ont point d'analogues dans l'autre police, et que nous n'avons pu, par conséquent, ni placer en note, ni expliquer dans le cours de notre travail.

Nous allons combler cette lacune, en donnant successivement le texte des quatre articles omis, et en faisant suivre chacun d'eux des explications qui pourront être nécessaires.

ARTICLE 10 (Police de *la Sauvegarde*).

Si l'assurance étant faite sur un navire

---

(1) Jugé, le 25 septembre 1843, par le tribunal de commerce de la Seine, 1° que l'assurance faite par le commissionnaire, même sans mandat spécial, doit prévaloir sur l'assurance faite postérieurement par le propriétaire lui-

partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois à dater de la souscription du risque, la compagnie a la faculté d'annuller la police, en conservant un demi pour cent à titre de droit de ristourne.

827. Sauf l'élévation du droit de ristourne, que la police de Paris réduit à 1/4 0/0, cette clause est exactement conforme à l'article 11 de cette formule, et ne demande point d'autre commentaire que les explications données, t. Ier, n° 252.

ARTICLE 26 (Police de *la Sauvegarde*).

Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

828. Point d'autres explications à fournir ici que celles données sous l'article 27 de la police parisienne, dont le texte est entièrement conforme.
(Voir t. II, nos 389, 390 et 391.)

ARTICLE 27 (Police de *la Sauvegarde*).

La compagnie et les assurés, chacun en

---

même, et l'annulle, aux termes de l'article 359 du Code de commerce; 2° qu'il est du devoir du commissionnaire de couvrir par une assurance, dans l'intérêt de son commettant, les marchandises appartenant à celui-ci.

ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

829. Nous avons déjà rencontré une clause toute pareille dans l'article 28 de la police parisienne; nous l'avons fait suivre de quelques brèves annotations que l'on trouvera, t. II, nos 392 et 393.

ARTICLE 30 (Police de *la Sauvegarde*).

Tous avis, communications, détails de chargemens et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, à la direction de *la Sauvegarde*.

830. Cet article, qui correspond à l'article 30 de la police de Bordeaux, n'a besoin d'aucun commentaire; il trace aux assureurs une marche simple et directe, dont l'adoption doit prévenir beaucoup de difficultés.

FIN DU SECOND ET DERNIER VOLUME.

